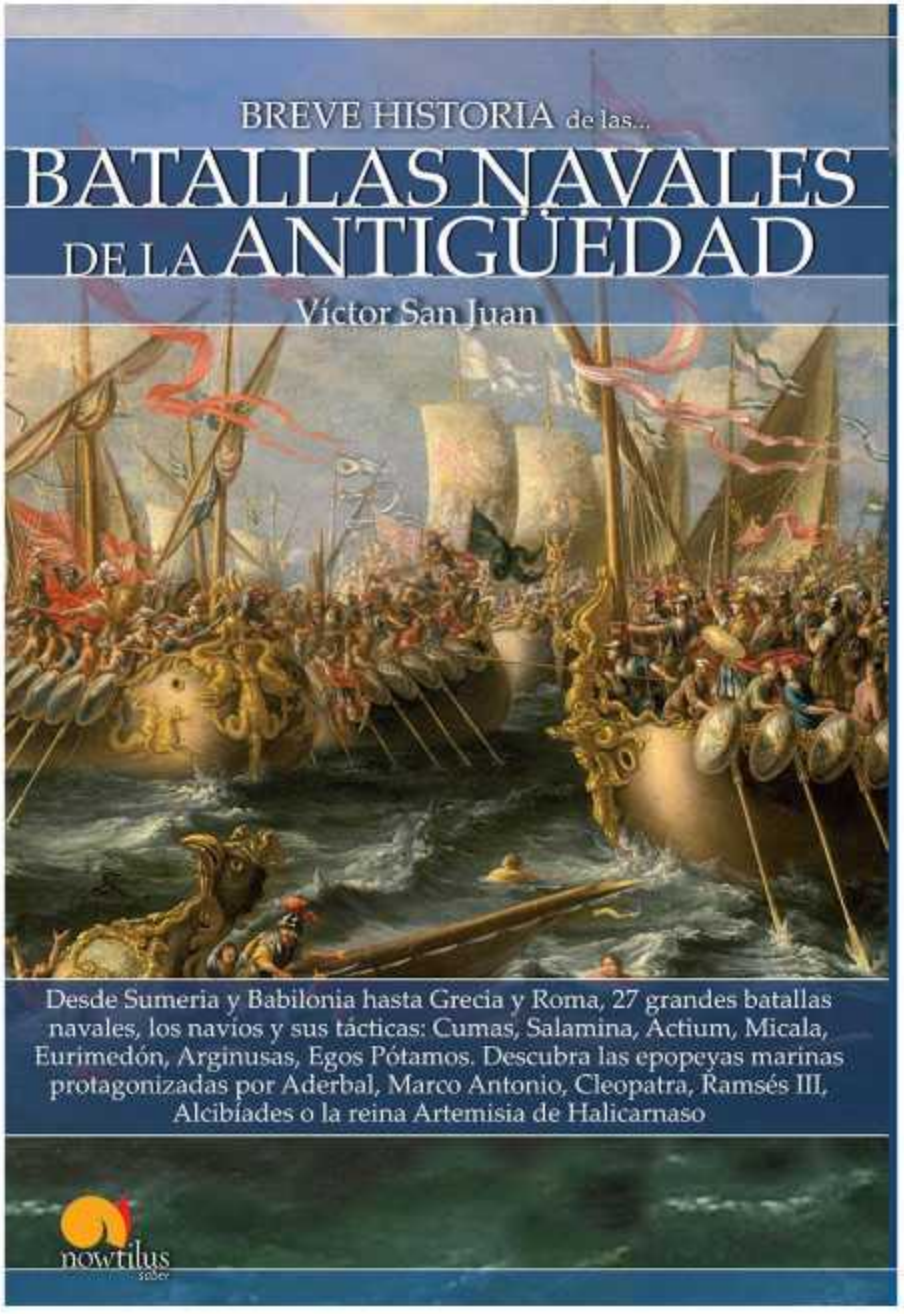
BREVE HISTORIA de las...

BATALLAS NAVALES DE LA ANTIGÜEDAD

Víctor San Juan

Desde Sumeria y Babilonia hasta Grecia y Roma, 27 grandes batallas navales, los navíos y sus tácticas: Cumas, Salamina, Actium, Micala, Eurimedón, Arginusas, Egos Pótamos. Descubra las epopeyas marinas protagonizadas por Aderbal, Marco Antonio, Cleopatra, Ramsés III, Alcibíades o la reina Artemisia de Halicarnaso

nowtilus



BREVE HISTORIA
DE LAS BATALLAS NAVALES
DE LA ANTIGÜEDAD

Índice

Introducción

Inventario de batallas navales de la Antigüedad

1. Sumerios, babilonios y asirios

- La lluvia de la ira
- Orígenes de la civilización
- Los barcos mesopotámicos

2. La primera batalla (1190 a. C.)

- Sorpresas enterradas
- Egipto, potencia naval
- La batalla del delta del Nilo
- La odisea de Uenamón

3. Los hombres rojos

- Un pueblo a flote
- Barcos y hazañas por mar
- Batallas de Alalia e Hímera

4. El día de Salamina (480 a. C.)

- El Pueblo del Mar
- Hoplitas y trirremes
- Primer asalto persa: Lade y Maratón
- Segundo asalto persa: Artemisio y Salamina

5. Micala, Eurimedón y Siracusa

- La aniquilación de los persas
- Imperio y cambio de enemigo
- La gran traición entre griegos
- El desastre naval de Siracusa
- La destrucción de la flota ateniense

6. Milas y Caio Duilio (260 a. C.)

- Un pueblo de secano
- La Primera Guerra Púnica y el trirreme romano
- La batalla de Milas

7. Ecnomo, Drépano y Egadi

- Gloria y tragedia en el Mediterráneo
- Al oeste de Sicilia
- Fin de la guerra con financiación privada

8. Gran batalla en Actium (31 a. C.)

- El Egipto ptolemaico
- Otra vez Roma
- César y Cleopatra
- Marco Antonio y Octavio Augusto
- Filipos y sus combates navales
- Batalla final en Actium
- La polémica *huida* de Cleopatra

Bibliografía y fuentes

- Cartas náuticas

Colección Breve Historia...

- Próximamente...

Introducción

Desde el punto de vista naval, ¿qué hay en realidad en la Antigüedad antes de Cristo aparte de la famosa batalla de Salamina, que enfrentó a griegos y persas, y la batalla de Actium, en la que Octavio Augusto se libró decisivamente de Marco Antonio cuando puso en fuga a su escuadra unida a la de Cleopatra? La pregunta resulta interesante, y tal vez deberíamos apelar a la honradez del lector para que, antes de poner en la balanza el resto del ejemplar que tiene en sus manos, lo cierre y reconozca cuáles son sus conocimientos de este período. Ni una sola de las personas a las que interrogué mientras lo estaba escribiendo supo decirme absolutamente nada más, y sólo las muy cultas y reflexivas llegaron a contestar lo ya dicho: Salamina y Actium. Ni una más. Con humildad he de reconocer que yo mismo, antes de emprender esta nueva aventura literaria divulgativa, me encontraba igual. Nuestros conocimientos navales de la Antigüedad antes de Cristo son paupérrimos, por no decir inexistentes.

Sin embargo, la Edad del Hierro, que abarca este período, estuvo llena de batallas y campañas navales. En este compendio, necesario resumen, he reunido veintisiete, pero fueron más, y no son difíciles de encontrar. La humanidad, por algún extraño motivo, ha preferido relegar a los empolvados anaqueles del olvido nuestros principios, los balbuceos navales de las primeras civilizaciones, despejando estanterías para contener batallas y hechos más recientes. Investigar en la Antigüedad marítima, sin embargo, resulta apasionante. En ella encontramos tres grandes potencias navales (Fenicia, Grecia y Roma) y, al menos, cinco grandes civilizaciones –añadiendo Egipto y Persia– que se aventuraron allende las aguas con sus increíbles barcos, de los que hallamos siete tipos genéricos, para descubrir nuevas tierras, comerciar, fundar colonias, desalojar a los rivales y, finalmente, conquistar a punta de espada, a sangre y fuego, las tierras de habitantes precedentes.

Pero ¿cuál fue el motivo para tanta lucha? Durante estos mil años largos que vamos a repasar, se luchó por el delta del Nilo, las costas orientales del mar Egeo, la esplendente ciudad de Atenas, la isla de Corfú, la disputadísima isla de Sicilia, numerosas islas griegas del Egeo, Córcega, Hispania y, finalmente, el cetro del gobierno del mundo. Para ello, numerosas armadas, con barcos construidos concienzudamente y marinos bien preparados, afrontaron las olas y caprichos meteorológicos del mar Egeo, el Jónico, el Tirreno y el Mediterráneo oriental y occidental, pagando a veces un altísimo precio; aguas, en efecto, todas del *Mare Nostrum* romano, pero que, con justicia, hay que decir que antes fue griego, cartaginés, fenicio e incluso egipcio y persa. Restos de barcos de todas las nacionalidades salpican su lecho y forman ya, tras dos mil años, parte de él de una manera tan sumamente indistinguible que apenas hemos podido recuperar algún resto desvaído, valioso para la arqueología como moneda de oro.

La Antigüedad tuvo, también, grandes marinos y almirantes con los que navegaremos en estas páginas, como Ramsés III, Hannón, Artafernes, Temístocles, Caio Duilio, Jantipo, Agripa, Trasíbulo, Aderbal, Marco Atilio Régulo y un largo etcétera. Ellos nos mostrarán los avatares navales y la táctica y estrategia que distinguió cada instante de la historia; pero tal vez el rasgo más singular de lo antiguo en lo que nos disponemos a sumergirnos sea lo moderno que resulta. En efecto, muy pocos saben que en los dos episodios más conocidos que podemos mencionar de este período (Salamina y Actium) destacaron como almirantes, grandes mandos navales, con criterios y flota propias e influencia notable en cada batalla, dos notables mujeres: la reina Artemisia de Halicarnaso en la batalla de Salamina y la propia reina de Egipto, Cleopatra, en Actium, circunstancia que pronto, muy pronto –tal vez antes de lo que pensamos– vamos a ver en los puentes de nuestros barcos y operaciones navales del siglo xxi. Así puede resultar, en efecto, la Antigüedad de sorprendente y conectada con nuestros tiempos.

El autor

INVENTARIO DE BATALLAS NAVALES DE LA ANTIGÜEDAD

1. Batalla del delta del Nilo (1190 a. C.). Los egipcios de Ramsés III contra la horda de los Pueblos del Mar.
2. Batalla de Alalia (535 a. C.). Los etruscos y fenicios contra los griegos focenses por Córcega.
3. Batalla de Lade (494 a. C.). Primera Guerra Médica: los griegos jonios contra el Imperio persa por Mileto.
4. Batalla de Artemisio (480 a. C.). Segunda Guerra Médica: los griegos contra el Imperio persa por el paso de las Termópilas.
5. Batalla de Hímera (480 a. C.). Los griegos corintios contra los cartagineses por Sicilia.
6. Batalla de Salamina (480 a. C.). Segunda Guerra Médica: los griegos contra el Imperio persa por Atenas.
7. Batalla de Micala (479 a. C.). Segunda Guerra Médica: los griegos atacan la flota persa en Jonia.
8. Batalla de Cumas (474 a. C.). Segunda Guerra Médica: los griegos derrotan a los etruscos en aguas de Nápoles.
9. Batalla de Eurimedón (468 a. C.). Los griegos atacan de nuevo la flota persa en Jonia.
10. Batalla de Prosopitis (454 a. C.). Los persas derrotan a la flota griega ateniense en aguas de Egipto.
11. Batalla de Síbota (433 a. C.). Guerra del Peloponeso: los siracusanos contra los corcirios (Corfú).
12. Primera Batalla de Siracusa-Plemirio (413 a. C.). Los griegos siracusanos contra los griegos atenienses.
13. Segunda Batalla de Siracusa-Gran Puerto (413 a. C.). Los griegos siracusanos contra los griegos atenienses.
14. Tercera Batalla de Siracusa-río Anapo (413 a. C.). Los griegos siracusanos y los espartanos contra los griegos atenienses.
15. Cuarta Batalla de Siracusa-isla Ortigia (413 a. C.). Los griegos siracusanos y los espartanos aniquilan la expedición ateniense.
16. Batalla de Cinosema (411 a. C.). Los griegos espartanos contra los griegos atenienses en los Dardanelos.
17. Batalla de Cícico (410 a. C.). Los griegos espartanos contra los griegos atenienses en el mar de Mármara.
18. Batalla de Notion (407 a. C.). Los griegos espartanos contra los griegos atenienses al este de Samos.
19. Batalla de las Arginusas (405 a. C.). Los griegos espartanos contra los griegos atenienses al este de Lesbos.
20. Batalla de Egos Potamós (404 a. C.). Los griegos espartanos aniquilan la flota ateniense.
21. Batalla de Cnido (394 a. C.). Guerra de Corinto: los atenienses y los persas contra los espartanos.
22. Batalla de Embala (356 a. C.). Guerra de los Aliados: los atenienses contra Mausolo y sus aliados.
23. Batalla de Milas o Milazzo (260 a. C.). Primera Guerra Púnica: los romanos contra los cartagineses por Sicilia.
24. Batalla de Ecnomo (256 a. C.). Primera Guerra Púnica: los romanos contra los cartagineses por Sicilia.
25. Batalla de Drépano (249 a. C.). Primera Guerra Púnica: los romanos contra los cartagineses por Sicilia.
26. Batalla de las islas Egadi (241 a. C.). Primera Guerra Púnica: los romanos contra los cartagineses por Sicilia.
27. Batalla de Actium o Accio (31 a. C.). Los romanos imperiales de Octaviano contra los aliados romano-egipcios de Antonio.

Sumerios, babilonios y asirios

Si está pensando en salir hoy a la calle, puede que no fuera mala idea llevar el paraguas; no se trata de ningún pronóstico meteorológico, sino de un presagio, pero no íntimo ni personal, sino bíblico nada menos. En efecto, al consultar el libro de los libros, la Biblia –que con justicia debe abrir este trabajo– leemos que como la Tierra estaba toda corrompida ante Dios y llena de violencia a causa de los hombres, decidió aquel exterminarlos; la fórmula sería ahogarlos a todos en un Diluvio incontenible. Así pues, y vista la situación actual del planeta, puede no ser mala idea tomar precauciones.

No obstante, el implacable Dios del Antiguo Testamento decidió hacer una excepción: había un agricultor, un tal Noé, que halló gracia a sus ojos y, por tanto, se salvaría de la quema si se atenía estrictamente a singulares instrucciones divinas: construir una embarcación descrita en la Biblia hasta cierto punto. Teniendo en cuenta que un codo son 42 centímetros, tendría 126 metros de eslora, 21 de manga y 12,6 de puntal, con un tambucho en el combés que los costados debían remontar un codo al menos, salvaguardándolo. Interiormente, se pensó con tres cubiertas: sollado, primera batería y segunda batería, como un navío de 74 cañones. Pero, desde el punto de vista marinero, contemplamos con estupor que Noé recibió la consigna de abrir una enorme puerta en el costado como acceso al interior. En fin, puede que la cosa no fuera tan grave teniendo en cuenta que este bajel (bautizado universalmente como el Arca de Noé) no estaba destinado en absoluto a navegar, sino sólo a flotar y llevar a bordo a Noé, sus tres hijos y consortes respectivas, machos y hembras de las especies impuras y dos septenas de las puras. En otras palabras, en realidad el Arca era un atestado zoológico flotante carente de propulsión, por lo que, con suerte –si no fallaba la estanqueidad de la puerta ni la del tambucho–, flotaría a la deriva en medio de la catástrofe que se avecinaba.

Así sucedió. A pesar de que Noé no debía estar para muchos trotes, pues tenía seiscientos años, emprendió animoso la tarea encomendada, para la que Dios le concedió un plazo de sólo una semana, transcurrida la cual, «se rompieron todas las fuentes del abismo, se abrieron las cataratas del cielo y estuvo lloviendo sobre la tierra durante cuarenta días y cuarenta noches». El Arca flotó sin mayores problemas, afortunadamente, puesto que el agua llegó quince codos por encima de los montes más altos. De ser esto cierto y teniendo en cuenta la altitud del Everest, la inundación alcanzaría un nivel calculado en 8.888,3 metros sobre el nivel medio actual del mar, lo que no está nada mal. Como es lógico, desahogada la ira divina, las aguas tardaron mucho en bajar; ciento cincuenta páginas del cuaderno de bitácora después, la cumbre del Everest volvió a surgir sobre la lámina de agua, y el Arca, al albur de vientos y corrientes, fue a parar a los montes Ararat, donde tocó fondo de nuevo tras su increíble peripecia. La edad hace al hombre prudente, así que Noé estuvo lejos de abrir la polémica puerta inmediatamente; tal vez, quién sabe, le había cogido afecto al barco salvador, pues no abrió el Arca hasta cuarenta días después, y lo hizo no sin precauciones. Soltó entonces un cuervo, que no fue muy útil; así pues, liberó una paloma, que volvió rápidamente a bordo mostrándole que la inundación aún imperaba. Una semana después volvió a soltarla y la paloma trajo una ramita de olivo, hallazgo esperanzador. Por fin, otra semana más tarde, la paloma partió de exploración y ya no regresó, lo que se interpretó como el mejor de los síntomas. Noé sacó del Arca a su familia y a los animales, hizo un altar donde sacrificó algo indeterminado y Dios, gustándole el olorcillo (así lo dice la Biblia), consintió en hacer las paces con el hombre y concertar con él una alianza, con el bello símbolo del arcoíris, antes de decirle aquello de «llenad la Tierra, procread y multiplicaos». Estas nuevas instrucciones, es sabido, se han cumplido casi al pie de la letra.

Lo cierto es que a Noé el viaje en barco debió de sentarle bien, pues vivió otros trescientos cincuenta años, aun echando una canita al aire de vez en cuando. Sus hijos poblaron la Tierra y del Arca, primera embarcación descrita de la historia, nunca más se supo, aunque algunos creen haber encontrado algún pedazo. Uno de sus hijos, Cam, engendró a Cus, que a su vez tuvo otro famoso hijo, Nemrod, que fundó Babel –es decir, Babilonia– en tierra de Senaar. Se trataba de una ciudad preciosa, en la que pronto se construyó una torre de ladrillos con la nefanda pretensión de llegar a los cielos; así que Dios decidió confundirlos haciéndoles hablar diferentes lenguas, con lo que la obra quedó a medias y la humanidad fragmentada para el resto de su historia. La peripecia de Noé tal vez no pueda ser aceptada al pie de la letra, pero lo cierto es que en la cultura anterior a Babilonia, la sumeria, alrededor del año 3000 a. C., aparece un *a-ma-ru ba-ur-ra-ta* ('diluvio universal') del que se salvó un tal Ziusudra de Shuruppak, el cual fue avisado a tiempo por el dios Enki. Debe tratarse de la versión sumeria del propio y longevo Noé. Pero ¿quiénes eran los sumerios?

Al margen de la Biblia, en conceptos puramente científicos, las primeras evidencias de navegación se remontan entre siete mil y seis mil años antes de Cristo. Pero la civilización propiamente dicha, es decir, el conjunto de ciencias, ideas, costumbres y creencias que configuran la cultura de un pueblo, no se detecta con claridad hasta el famoso año 3000 a. C., la misma fecha aproximada del Diluvio, lo que confirma en cierto modo las tesis bíblicas. En esta época, surgieron tres civilizaciones en los cauces de cuatro ríos: la egipcia en el Nilo, los sumerios entre el Tigris y el Éufrates, y la civilización del valle del Indo. También se pudo producir, aparte del Diluvio, una gran perturbación geológica atlántica y otra en el Mediterráneo que afectaría muy probablemente a las islas de Chipre y Creta, entre otras. En la última, un terremoto obligó a las gentes a refugiarse en cuevas, lo que dio origen a la civilización minoica en plena Edad del Bronce.

Sin salirnos de esta última, sabemos que el Diluvio se produjo para los arcaicos sumerios sobre el año 3150 a. C., coincidiendo con el llamado Período de Jemdet-Nasr (por el yacimiento cerca de la ciudad de Kish), donde se encontraron cimientos de templos, cerámica, ídolos, esculturas, máscaras e incluso lo que se piensa que pudieron ser confortables palacios. Las pruebas del Diluvio junto a esta civilización son inapelables porque en la ciudades de Ur, Kish, Lagash, Nínive y Uruk se ha hallado una capa uniforme de arcilla de ¡cuatro metros! de espesor, huella de aquel cataclismo ocasionado por lluvias torrenciales, el desbordamiento del Tigris y el Éufrates o puede que por un maremoto. La inundación bíblica queda así demostrada, aunque olvidando el Everest como parámetro para calcular la subida de las aguas, que lógicamente se estima, para toda la Baja Mesopotamia, en siete metros y medio.

El caso es que el Diluvio y la civilización son buen punto de partida, aceptado durante años, para el tiempo histórico en que hemos de rastrear las primeras batallas navales. De hecho, si damos un salto a través del océano Atlántico, encontramos a la civilización maya, cuyo preciso calendario arranca exactamente el 12 de agosto de 3113 a. C. Su religión, muy precisa astronómicamente, fue fundada por el rey-sacerdote Kukulkán, que se decía descendiente del mismo Sol; buen argumento a favor de sus cálculos. Pues bien, tras el cataclismo y sobre el año 3300 a. C., los arqueólogos parecen tener claro que los supervivientes del Arca, con otros que hubieran podido quedar por las cumbres, se establecieron en Dilmun, ubicada en la actual Baréin (Emiratos Árabes del golfo Pérsico) para fundar las primeras sociedades sumerias organizadas. Entre los años 2900 y 2700 a. C. gobernaron los veintitrés reyes de la dinastía de Kish, y de 2700 a 2550, la docena de monarcas de la dinastía de Uruk. Entre los últimos, dos personalidades peculiares: Dumuzi, el rey pescador (*shu-ku*), y el gran Gilgamesh, que convirtió Uruk en ciudad-fortaleza. Transcurrieron luego, en el Dinástico Arcaico III (2550-2340 a. C.), las primeras dinastías de Ur, Lagash, Umma, Awan, Kish y Khamazi. Por fin, en 2334 a. C., un rey poderoso y transgresor, Sargón de Akkad, fundó el Imperio acadio.

Los inicios de Sargón nos retrotraen de nuevo a la Biblia, pues es el primero cuya historia comenzó como la de Moisés, es decir, un bebé salvado de las aguas que terminó rescatado por alguien de la Corte y codeándose con el trono, cuando no ocupándolo él mismo. Se trató de un rey guerrero que puso los cimientos de un imperio que duraría hasta 2154 a. C. Los acadios dejaron el primer rastro marítimo comprobado, pues el hijo de Sargón, Rimush, tuvo a su vez un descendiente, Manishtushu, que protagonizó la primera expedición pirática conocida, allá por el año 2254. Para obtener gloria y minerales preciosos (plata y diorita), Manishtushu armó una flota con la que asoló treinta y dos enclaves del golfo Pérsico y logró un fabuloso botín con el que retornó a Dilmun, o tal vez al *Nar Marratum*, como era conocido el Shatt-al-Arab, unión, en el curso bajo, de los ríos Tigris y Éufrates, para continuar por este último hasta Ur y Uruk, solar de los abuelos. Nadie lo sabe, como tampoco qué barcos usó este rey pirata acadio, cómo se manejaban (a vela o remo) o dónde los construyó.

Balsa de troncos *Kon-tiki*, con la que el antropólogo noruego Thor Heyerdahl quiso demostrar la teoría de las migraciones precolombinas al ámbito polinesio utilizando una reproducción de estas embarcaciones ancestrales.

El mundo mesopotámico acadio siguió adelante con los reyes Naram-Sin y Sharkalisharri hasta 2193 a. C. Fueron monarcas conquistadores, en especial el último, que venció una invasión de los amorreos, es decir, semitas procedentes del norte de cuyo nombre conviene acordarse. Acto seguido, los acadios cayeron en la anarquía, hasta que llegó un tal Dudu para salvarlos completando una dinastía de once reyes acadios, el último de los cuales fue Shu-Durul, que cerró el período en 2154 a. C. Era ya tiempo para el surgimiento de Babilonia. Pero antes revivieron los sumerios hasta el año 2004 a. C. en las ciudades de Lagash, Ur y Uruk, es decir, la ribera del Éufrates, pues sobre el Tigris la que se encuentra, aguas arriba, es Bagdad. El rey Shu-Sin, de este período, se quejaba por carta de que no tenía barcos para llevar grano a Ur. Fue una época difícil con disgregación política, sequías, hambrunas e inundaciones. Babilonia estaba, sin embargo, a la vuelta de la esquina, fundada por los acadios de 2350 a 2150 a. C. a caballo sobre ambas riberas del Éufrates, e invadida por los amorreos en 1850. De aquí podemos deducir que la nueva y brillante metrópolis, pletórica de cultura y civilización, emergió como síntesis de Sumer y los acadios fertilizados (o removidos) por lo que trajeron del norte los amorreos.

Después de los acadios llegó a Mesopotamia –tierra entre ríos– la segunda oleada de este pueblo semita, procedente de lo que hoy es Jordania, llamado entonces *Martu*, país amorreo. Su nombre procedía de su dios, Amurru, y aprovechando la descomposición acadia en la proximidad del II milenio a. C., colonizaron las dinastías locales al final de la época paleobabilónica. La primera dinastía amorrea duró cuatro siglos y alcanzó su esplendor con el famoso Hammurabi, sexto rey amorreo que publicó un código y, excelente político y militar, pudo soñar con la fundación de un imperio que heredó Samsuiluna, soberano de las Cuatro Regiones. Este monarca babilonio hubo de hacer frente tanto a presiones externas (los montaraces casitas) como a los afanes separatistas de Ur, Uruk e Isin, entre otros enclaves; su hijo y su nieto se las vieron tiesas con los casitas, y Samsuditana, en 1595 a. C., sucumbió ante ellos, con lo que dio comienzo una nueva dinastía de treinta y seis monarcas y otros cuatrocientos cincuenta años, hasta la llegada de la estirpe de Isin, de la que destacó con luz propia el célebre Nabucodonosor.

Los casitas llegaron incluso a cambiar el nombre de Babilonia por el de Karduniash, y su rey Karaindash (1452-1436 a. C.) mantuvo correspondencia con el imperio del Nilo, Egipto, al oeste, y el faraón Tutmosis III el Grande, de la XVIII dinastía egipcia, hijastro de la gran reina y regente Hatshepsut, además de vencedor de los recalcitrantes cananeos en Megido y Kadesh. Por su parte, Kurigalzu fortaleció esta alianza babilónico-egipcia al lograr que una princesa casita, Tiy, desposara al faraón Amenhotep III, bisnieto del gran Tutmosis. Todo este esplendor diplomático se apagó sobre el año 1208 a. C., cuando el rey elamita Kitén-Khutrán atacó el sur de Mesopotamia. Elam eran las tierras delimitadas entre el *Nar Marratum* (estuario del Shatt-al-Arab), las orillas del golfo Pérsico y las montañas de Irán. Territorios muy pronto denominados como País del Mar (el golfo Pérsico, se entiende), de donde llegó la renovación al trono babilónico a la vuelta del milenio a. C. y caldo de cultivo para que, en las estribaciones de los montes –donde se alza la ciudad de Susa– ,podamos localizar el origen de un nuevo y gran pueblo marítimo para el próximo capítulo, los persas, cuyos antecedentes con el Imperio medo y el reino aqueménida (por el rey Aquemenes) se sitúan precisamente en este momento. Sobre las orillas del golfo Pérsico, en Elam, delimitamos así las raíces de uno de los protagonistas de la primera gran batalla naval de la Antigüedad, Salamina, en 480 antes de Cristo.

Antes, sin embargo, Elam tenía que zamparse la Babilonia casita. Kitén-Kutrán, como sabemos, inició la tarea llevándose a Elam un auténtico convoy de obras de arte, consistente en tesoros como el Código de Hammurabi, la Estela de Naram-Sin y el Obelisco de Manishtushu, el célebre rey pirata acadio. Pero Babilonia se vino arriba con Nabucodonosor y devolvió la pelota a Elam, que fue conquistada. Tras el gran monarca, sin embargo, decayó el poder babilonio, y en la propia ciudad, sometida a calamidades, se registraron incluso prácticas de canibalismo. El País del Mar, finalmente, logró imponer una breve dinastía de 1024 a 1004 a. C. con tres reyes, de los que el primero fue Simbar-Shipak, tal vez antecedente (por el nombre) del legendario Simbad el Marino.

Mesopotamia descendió entonces una larga y caótica sima de la que se aprovechó el nuevo poderío militarista asirio, que impuso la nueva dinastía de veintiún monarcas de 747 a 625 a. C. y se estrenó en las operaciones navales, aunque (como veremos en el capítulo siguiente) la primera batalla naval que se recuerda ya se había librado tiempo atrás, en 1190 a. C., entre los egipcios y los Pueblos del Mar. (Conviene no confundir los Pueblos del Mar con el antedicho País del Mar, los elamitas, ni con el posterior Pelasgos o Pueblo del Mar, los griegos, a los que llegaremos en su momento). Entre los reyes asirios encontramos algunos conocidos: Sargón II, Senaquerib o Asurbanipal, soberanos guerreros y conquistadores procedentes de las mesetas del Kurdistán, cuyos antepasados amorreos y hurritas fundaron el pueblo de Mitanni o Khanigalbat durante el II milenio a. C. Sus puntos fuertes eran la diplomacia, la férrea estructura familiar –donde el hermano mayor

era único heredero– y una sólida organización militar, basada en el empleo del metal (espadas y armaduras) y la gran innovación técnica aprovechando el invento babilonio de la rueda, el carro de caballos, objeto último del *maryannu* (poseedor de carro y montura). Asiria logró su prestigio militar al derrotar a fenicios, medos y arameos antes de volver su mirada hacia una Babilonia que languidecía añorando tiempos mejores y tal vez aceptó de buen grado los nuevos monarcas asirios, como Salmansar V, que reinó con el nombre de Ululaya en el llamado Imperio Nuevo.

Askam de cañas de papiro llamado *Ra II*, construido por los aimarás del lago Titicaca, con el que Thor Heyerdahl cruzó el Atlántico en cincuenta y siete días de Safi (Marruecos) a Barbados en 1970, travesía con la que demostró las tesis de las grandes migraciones.

La ciudad, sin embargo, alcanzó una nueva época dorada con Sargón II, de 722 a 705 a. C., que luchó duramente en todas las fronteras, y, en especial, contra Elam (los persas) y contra Egipto. Su heredero, Senaquerib, trasladó la capital a Nínive, sobre el río Tigris, aguas arriba de Bagdad. Los asirios tenían, como los sumerios, su propia versión de Noé, el rey Utu-nipishtim, natural de Dilmun, al que avisó también Enki de que iba a caer la mundial; el arca tuvo esta vez su capitán, Puzur-Amurri. Aunque nadie lo habría dicho, el pueblo asirio pronto demostró ser, como este último, marinero. En los astilleros de Nínive y de Turbarsip, en el Éufrates, Senaquerib construyó en 694 a. C. una gran flota durante un año. Las embarcaciones descendieron el cauce de ambos ríos y al llegar las del Tigris a Upi se izaron a tierra y mediante plataformas rodantes fueron trasladadas al canal de Arakthon para ganar luego el Sahtt-al-Arab en Bab-Salimeti. Cuando ya estaban casi dispuestas para zarpar, las sorprendió una tremenda tempestad que destrozó la flota que tantos esfuerzos (por río y por tierra) había costado. Senaquerib dio un mes a sus hombres para recuperar todo el material desmantelado, y de lo que hubiera sucedido en caso contrario nos habla el hecho de que la expedición estuvo lista puntualmente para la nueva orden de zarpar contra las costas de Eritrea, es decir, de Egipto. Un bajorrelieve descubierto en 1845 por el arqueólogo británico Austen Henry Layard en Mesopotamia y que se encuentra en el Museo Británico nos muestra la flota asiria atravesando el mar Rojo: barcos del año 700 a. C. protagonizando una de las primeras operaciones anfibias de la historia.

No muchos años después, en 612 a. C., Nínive, la capital asiria, conoció la debacle completa cuando los enemigos aliados marcharon sobre ella y no dejaron más que piedra sobre piedra y el lamento del profeta Nahum: «¡Ay de la ciudad sanguinaria! Cuantos oigan hablar de ti batirán palmas por tu causa, porque ¿sobre quién no descargó sin tregua tu maldad?». Como otros pueblos prepotentes y agresores, los asirios habían completado su trayecto por la historia y acabaron por recibir su merecido. Babilonia, sin embargo, les sobrevivió con la llamada dinastía caldea, que ocupó de 625 a 538 a. C., para darse la mano casi temporalmente con los griegos. Nabucodonosor II otorgó a la ciudad brillo inusitado y legendario; venía a ser como París o Londres, pero de Oriente. Su nombre acadio, *Bab-ilani*, la 'Puerta de los Dioses' –traducida al griego como *Babylon*–, se materializaba con construcciones hermosas como la reconstruida Puerta de Ishtar iraquí de nuestros días. El Templo de Marduk, conocido como *Esagila*, con su zigurat o *ziqqurratu* (pirámide escalonada) llamado *Etemenanki* ('Casa del Cielo y la Tierra'), destacaba sobre los demás; hay quien ha relacionado dicho zigurat con la mencionada Torre de Babel. Una doble muralla con foso de veinte metros de anchura protegía la ciudad de invasores. Por la Puerta de Ishtar se daba paso a la calle procesional, cuyo fin eran los palacios y los famosos jardines colgantes. Por último, un puente de 123 metros cruzaba sobre el río Éufrates. Todo, para que muy poco después, en 539 a. C., un sucesor de Aquemenes, Ciro II el Grande, entrara en la ciudad y la proclamara provincia persa. Era la venganza de Elam, el País del Mar.

No sabríamos prácticamente nada –o muy poco– de las antiguas embarcaciones mesopotámicas de no ser por las investigaciones de los modernos arqueólogos y aventureros del siglo xx. Entre ellos destaca el noruego Thor Heyerdahl, universalmente famoso (película incluida) desde que, en 1947, decidió demostrar la tesis de que las islas de la Polinesia pudieron en su día ser colonizadas desde las costas sudamericanas por civilizaciones incaicas precolombinas. Para ello, construyó en el puerto del Callao (Perú) una balsa con varios troncos de árbol de balsa (valga la redundancia), sobre los que puso una caseta y un mástil bípode con una vela cuadra en la que la tripulación dibujó un gran rostro de *Tiki*, el antiguo dios de la isla de Pascua que, según la leyenda, cruzó las aguas. La embarcación, bautizada *Kon-tiki*, no destrozaría ningún récord de velocidad (de hecho, y según las condiciones, debía conformarse con derivar al impulso de la corriente, sin gobierno alguno), pero llevó a toda su tripulación intacta a su destino (las islas de la Polinesia) y pulverizó todos los márgenes previsibles de fama para un heterodoxo intento semejante. Heyerdahl, amparado por el éxito y una pluma excelente, que le permitió narrar verazmente todas sus aventuras, se convirtió en personaje de primera fila entre los investigadores navales y, en especial, entre los que estudiaban los ignotos barcos de la Antigüedad que no procedieran de la cuenca mediterránea.

Sin dejar que se nublara el objetivo científico por la arrolladora repercusión mediática de sus hazañas, Thor Heyerdahl reveló a la posteridad, con su talento e investigaciones alrededor del mundo, cómo pudieron ser las primeras embarcaciones empleadas por el hombre.

Se esté o no de acuerdo con sus métodos, hay que hacer el mayor elogio a la labor realizada por Thor Heyerdahl, pues gracias a él conocemos mucho más de las antiquísimas embarcaciones que un día pudieron surcar los mares y aún las surcan hoy debidamente transformadas. Nos parece de la mayor justicia que una de las flamantes fragatas de la Armada noruega –construidas en España– lleve su nombre junto al de exploradores como Roald Amundsen o Fridtjof Nansen. Sólo discrepamos de los imitadores, quienes, lejos de perseverar en la línea de investigación abierta por Heyerdahl, han hecho de la navegación en balsa una especie de deporte moderno para trastorno de las autoridades (algunas veces comprometidas en apoyar estos devaneos) y los servicios de salvamento marítimo, siempre pendientes de sacar del apuro a los que andan por ahí queriendo emular la *Kon-tiki* con varias cámaras de televisión a bordo mientras los patrocinadores esperan rentabilizar la inversión.

Lo cierto es que a Heyerdahl, de abierta mentalidad pero firme propósito, la fama no le desvió ni un milímetro el entendimiento, y las consecuencias inesperadas de sus aventuras no le transformaron en estrafalario gurú de sus propios desatinos, siempre más pendiente de rellenar la cuenta corriente que de llegar a conclusiones verdaderamente útiles, como a tantos otros ha sucedido. Permaneció siempre como inquisitivo investigador que, lejos de pretender ser alguien, sólo quería demostrar fríamente la exactitud o falsedad de sus tesis, cosa que únicamente un nórdico como él pudo haber hecho. Al final, como toda obra humana, el objetivo no se alcanzó plenamente, pero abrió tantas puertas a la futura investigación que sólo por eso debería celebrarse.

Tras la *Kon-tiki* (la cual, trasladada a un museo de Oslo, se marchitó tristemente al secarse) construyó otras tres naves, que entran de lleno en la categoría que a este libro afectan, es decir, pudieron ser el primer tipo de barco de guerra de la Antigüedad; en especial, del tipo sumerio al que nos hemos referido, empleado por la flota de Senaquerib. En 1969, Heyerdahl construyó, a la sombra de las pirámides de Guiza, un *kaday* o barco de tallos de quince metros de eslora, el *Ra I*, para lo que empleó como modelo los construidos por los indígenas en el lago Chad. La idea era demostrar que los barcos de haces amarrados de tallos de papiro pudieron, en la Antigüedad remota, unir las orillas del océano Atlántico, con lo que

las civilizaciones habrían estado mucho más en contacto de lo que de forma clásica se venía creyendo y la propia mar, lejos de ser un inmenso foso insalvable, pudo haberse convertido en vía de comunicación y unión de pueblos remotos. El propósito, desde luego, era seductor, pero el barco, del que apenas nada se pudo ensayar o probar antes de su primera navegación de altura, no respondió a las expectativas. Trasladado a la costa marroquí para emprender desde allí la travesía transatlántica, sufrió diversos daños en los transportes, los tallos debieron secarse de forma imprevista y finalmente el *Ra I*, cuando tuvo que navegar, se mostró poco gobernable y, lo que es peor, completamente deformable cuando se empapó de agua salada, para acabar por descomponerse tras navegar dos mil setecientas millas por los alisios. Heyerdahl y los suyos tuvieron que ser rescatados en medio del Atlántico; aunque el investigador noruego se esforzó en demostrar que, lejos de desvirtuar su tesis, lo que había conseguido el *Ra I* la apuntalaba, lo cierto es que el buque difícilmente se había comportado como tal, obligando a la tripulación a asumir riesgos, y el fracaso final arrojaba un inevitable saldo negativo.

Así que, ni corto ni perezoso y tras revisar serenamente sus actuaciones, menos de un año después estaba Heyerdahl con nueva tripulación y un segundo barco de tallos cruzando el Atlántico en un segundo intento. El *Ra II* era un *askam* de apenas doce metros de eslora construido por los indios aimarás del lago Titicaca, cambiando así todas las especificaciones básicas del fallido experimento anterior. El riguroso cambio se mostró insospechadamente efectivo, y el *Ra II*, beneficiado por toda la experiencia de su antecesor, cruzó el océano Atlántico en 1970 de Safi (Marruecos) a Barbados en cincuenta y siete días, con singladuras diarias de casi cien millas náuticas, a una velocidad media de 2,4 nudos. Lo más importante era que el barco de tallos construido por los aimarás se había comportado como tal, podía gobernarse perfectamente y, aunque adolecía de numerosas imperfecciones dada su naturaleza, en ningún momento amenazó con desmontarse o descomponerse, como le sucedió al *Ra I*. Heyerdahl pensó que el secreto estaba en dejar empaparse los tallos exteriores durante cinco semanas para que formaran cámaras de agua protegiendo los del interior, capaces de mantener a flote la nave. Fuera como fuese, el *Ra II* de haces de papiro funcionó, dejando sentado irrefutablemente que un barco de tallos podía navegar y llevar considerables pesos a bordo, aparte de las provisiones, agua y la tripulación, siempre y cuando lo construyeran artesanos avezados.

El intento tal vez más atinado e interesante de Thor Heyerdahl con un barco de tallos fue el tercero, cuando materializó, en 1978, un *mashuf* de tallos de caña *berdi* mesopotámica no lejos de donde Senaquerib hizo construir los suyos, en el Shatt-al-Arab, al que llamó *Tigris*. Esta vez, se trataba de demostrar que las civilizaciones del valle del Indo, el mar Rojo y el golfo Pérsico estuvieron inevitablemente comunicadas en la Antigüedad con barcos de tallos muy evolucionados. Realmente, sin pretenderlo, reprodujo al pie de la letra el que pudo ser buque de la flota de Senaquerib en el año 700 antes de Cristo.

El *Tigris*, en efecto, resultó un gran y hermoso barco de dieciocho metros de eslora, construido por los indios aimarás y que desplazaba alrededor de treinta y tres toneladas. La Expedición *Tigris* zarpó, como la flota de Senaquerib, del golfo Pérsico y el Shatt-al-Arab, viajó a Baréin en busca del reino de Dilmun, cruzó el estrecho de Ormuz para detenerse en Omán –en lo que en su día pudieron ser las legendarias minas de Magán– y luego navegó hasta Karachi (Pakistán) en el valle del Indo. A continuación surcó el mar Arábigo y el golfo de Adén, y remató su memorable viaje en Yibuti tras recorrer 4.200 millas, más que el *Ra II*, cuya corredera marcó al final de su periplo 3.270 millas.

Puede que algunos, tal vez esperando otra gran hazaña marinera de Heyerdahl, no entendieran el propósito absolutamente académico y cultural de esta expedición. El ya veterano explorador, comprobando el estado de guerra y violencia en que se hallaba la parte del mundo en que había navegado, tras obtener todas las respuestas que buscaba, decidió sacrificar la embarcación quemándola en intento de llamar la atención de los medios de masas en pro de la paz mundial. El *Tigris*, por desgracia, ardió en vano. Si hoy un buque de tallos surcara las mismas aguas, probablemente los piratas (somalíes o de cualquier otra nacionalidad) lo habrían abordado y saqueado, tal vez habrían secuestrado a la tripulación para pedir rescates, o habría sido abordado por cualquier mercante que estuviera navegando a toda máquina para protegerse de estos ataques.

Dada su ya larga experiencia en barcos de tallos, Heyerdahl y su tripulación pudieron manejar y obtener gran rendimiento de la embarcación, demostrando el nivel de destreza y pericia marinera al que pudieron haber llegado alguna vez los sumerios, babilonios y asirios con sus buques tanto mercantes como militares. En otras palabras, Heyerdahl demostró que estos pueblos, clásicamente considerados como de tierra adentro, pudieron ser marineros en muy alto grado, lo que cambiaría por completo el concepto histórico que tenemos de ellos. Fueron, además, los elamitas con los medos y luego los persas quienes recogieron este legado, por lo que el pueblo que se enfrentó a los griegos en Salamina no era típicamente continental ni utilizó completamente a los fenicios para dotarse de flota y brazo

armado marítimo, sino que ya disponía de esta cultura sobre las aguas del golfo Pérsico y el océano Indico desde mucho tiempo atrás, cuando tomaron el nombre de País del Mar.

La primera batalla (1190 a. C.)

Si pudiéramos preguntarle a un antiguo faraón dónde está Egipto en su idioma, se quedaría mirándonos sorprendido. Para él, su país, el gran Río aislado del mundo de fértiles arenas negras o Jem y consagrado a Ra o Re, el dios-sol (también denominado Horus, hijo de Osiris e Isis), tenía su propia denominación, que nosotros desconocemos; él mismo, antes de reinar, tuvo un nombre, cambiado al subir al trono y que perdería a su muerte para recibir otro. Tratar de penetrar, con nuestra mentalidad del tercer milenio después de Jesucristo, lo que podían concebir, creer o anhelar seres humanos de hace cinco mil años es sencillamente imposible. Para empezar a bucear en esta increíble y milenaria civilización, florecida en el delta de un río como Mesopotamia y el valle del Indo, hemos necesitado que los griegos, posteriores conquistadores, extendieran un socorrido manto de denominaciones y conceptos que nos resultasen familiares. Así, se llamó al país *Aigiptus* simplemente porque, según Estrabón, quedaba más allá del mar Egeo; al río los griegos lo llamaron *Neilos*, es decir, el Nilo, sin saber que era el más largo curso fluvial del mundo (más de cuatro mil millas) y a las obras increíbles, con forma de montañas geométricas, que los egipcios levantaron, se les denominó *pyramís*, es decir, poliedro de base cuadrada y con el resto de sus caras triangulares unidas por un vértice común. Pero a saber cómo las llamaban ellos.

Inevitablemente, estamos lejos de la verdadera percepción del mundo de estos antiquísimos antepasados. Resulta curioso cómo, hoy día, los historiadores les reprochan ser la civilización más conservadora de la historia, además de invertir toda su riqueza en costosísimas y antieconómicas obras y ceremonias funerarias como eran las propias pirámides, supervivientes hasta nuestros días. Es como reprocharle al Sol por dar calor o a la Luna aparecer en el cielo por las noches. Los egipcios no eran más que el producto de su ecosistema, un curso fluvial prodigiosamente aislado del resto del mundo por estériles desiertos, el mar Mediterráneo al norte y la ignota tierra de Nubia por el sur, girando a bordo de un planeta de forma tan sincrónica y regular que les permitía calcular las crecidas del río y la recogida de las cosechas que habían de alimentar a la población con fiabilidad suficiente como para poder confeccionar un calendario de 365 días, que aún hoy empleamos.

Los egipcios, en efecto, prosperaron en las riberas de un reloj natural tan prodigiosamente exacto y puntual que permitía, del mismo modo que se puede predecir la salida del Sol, cuándo había que sembrar y el momento en que el grano debía ser recogido. No ver en este prodigio la intervención sobrenatural, que inalcanzable y fulgurante se mostraba diariamente a los ojos humanos del amanecer al ocaso, habría sido estar ciegos; y no aprovecharse de esta pía credulidad de los campesinos o *fellahs* para predecir fenómenos perfectamente predecibles y adjudicarse con ello la interlocución con los dioses, proclamándose sumos sacerdotes –y, por tanto, clase dirigente–, habría significado no conocer la perfidia del político y el ansia de poder que anida en el alma de todo ser humano.

La regularidad de las cosechas y el aislamiento del fértil reino posibilitaron que los egipcios mantuvieran su sistema durante siglos, pues debían opinar que si lo que tenían era bueno, para qué cambiarlo. Los gobernantes y sumos sacerdotes de este reino se entregaron de forma visceral y apasionada a la cultura necrológica y de ultratumba, para lo que consumieron ingentes recursos; buena muestra de su perplejidad ante un mundo que se mostraba eterno en sus reglas, pero que a ellos, de forma inexplicable, les había creado dependientes del tiempo y con fecha de caducidad programada. El pueblo del Sol y el Río, que es posiblemente como ellos se autodenominaban, se entregó a la cultura de la muerte sin reparar en gastos para hallar la quimera del sueño eterno de la vida. Reconozcamos que, ante horizontes tan elevados, conceptos de nuestros días como la rentabilidad o la inversión palidecen por su miseria y cortedad de miras. Puede que, en el fondo, resulte amargo para algunos reconocer que hombres y mujeres tan sumamente antiguos como los constructores de pirámides fueran capaces de elevarse tanto con su devoción y espiritualidad que nosotros ya no somos capaces de llegar a su altura. Es más fácil criticarles, llamarles carcas, despilfarradores y necrófilos, mientras profanamos sin respeto sus momias examinándolas como si se tratara de exóticas piezas zoológicas.

A los egipcios la civilización actual, llena de tensiones poblacionales, políticas, diplomáticas y laborales de todo género, sin otra previsible cosecha que la oportuna visita al supermercado, les parecería un mundo de esquizofrénicos dependientes de una caja o un camafeo animado con voces e imágenes (teléfonos móviles) y unos papelillos de satén que todos intercambian y desean robar a cientos (dinero). Un mundo, en suma, que no merece la pena, donde uno se pasa el día encerrado en pirámides paralelepípedas de hormigón y cristal en cuyo interior las personas creen vivir cuando en realidad están muriendo; una civilización, de hecho, convencida de su intrascendencia después de la muerte y, por ello, hedonista e irremisiblemente frívola. Los egipcios se postraban respetuosos cada día al amanecer, con la llegada del Sol, pues había llegado su dios; y cuando el faraón

moría, lo consagraban a la muerte con todas sus propiedades para que pudiera trascender a la otra vida. Seguramente estaban tan convencidos de sus creencias como nosotros de las nuestras; y lo cierto es que ni unos ni otros, hoy por hoy, podríamos demostrar irrefutablemente llevar la razón.

Egipto inició el registro de su historia allá por el año 3100 a. C., cuando un faraón llamado Menes, o tal vez Narmer, consiguió la unificación del Alto y Bajo Egipto, incluyendo el primero el cauce del río desde la Primera Catarata (ya casi en Nubia) hasta el lago Moeris, no muy lejos de Menfis, y el segundo, todo el amplio delta fluvial, donde hoy se hallan Alejandría, Port Said, El Cairo o Ismailía. Fundaba con ello el soberano la llamada I dinastía ('familia con poder'), que sentó sus reales unas pocas millas al sur del delta, un lugar que llamaron la Casa de Ptáh, pero que, con las contracciones inevitables y los griegos de por medio, terminó por conocerse como Menfis, capital del antiguo Egipto. Unos veinte reyes figuran en las dos primeras dinastías, que se conformaban con humildes mastabas, como todas las primeras civilizaciones, para sus enterramientos. Sin embargo, en la III dinastía (2680 a. C.), un faraón, Zoser, abrió un singular camino para el anhelo de vida eterna, puede que al sugerir a su arquitecto, sabio y mago favorito, Imhotep, que le proyectara hacia el cielo.

No era nada original; casi podríamos decir que el propósito de la raza humana con sus edificaciones, desde el inicio de los tiempos, ha sido lanzarse a las alturas con catedrales, torres, alminares, cúpulas y mareantes rascacielos. Lo que singularizaba el proyecto egipcio era el tipo de construcción, la perdurable montaña de piedras, es decir, la pirámide, compartida con sumerios, babilonios y, al otro lado del océano, con mayas y aztecas; más común de lo que se cree para unos constructores que desconocían el hormigón, los arcos entre pilares, la bóveda y los contrafuertes. Pero lo que pudo hacer único el descomunal, titánico y asombroso esfuerzo egipcio fue que elevó las pirámides como solución a su búsqueda de la vida eterna para los soberanos, quienes, en su interior, podían alcanzar la armonía con el mundo fértil, regular e invariable que les rodeaba. Los faraones se alzaron a los cielos al encuentro de la vida eterna por medio de sus cadáveres, los cuales, perdida la consciencia, proseguían viaje a bordo de aquellas ciclópeas naves del tiempo en que acabaron por convertirse las pirámides. Y lo más increíble es que hasta el momento presente lo hayan conseguido, llegando hasta nuestros días.

Para el viaje de Zoser, Imhotep construyó una mastaba de veinticinco pies de alto que al soberano le pareció poco; así que el sabio duplicó las dimensiones y, para ganar altura, fue superponiendo ocho diferentes pisos hasta alcanzar los doscientos pies (casi 70 metros). Era la pirámide escalonada que sumerios y babilonios compartieron al otro lado del mar Rojo. Para innovaciones más heterodoxas hubo que esperar a la IV dinastía (2614 a. C.), cuando un faraón llamado Senefer el Bondadoso montó una especie de Centro de Experimentación de la Pirámide que debió resultarle tan oneroso como frustrante: su constructor, Rahotep, levantó en Meidum, al sur de Menfis, una pirámide escalonada de ocho pisos con la que llegar a los noventa metros de altura, pero se le derrumbó por arriba cuando la estaba rematando, lo que ocasionó cientos de víctimas entre los trabajadores.

A pesar del contratiempo, Senefer no se desanimó, y tras el experimento de la falsa pirámide de Meidum mandó construir otra, en Dahshur, de ciento veinticinco metros de alto. Cuando ya iba ganando en altura, el juicioso Rahotep debió constatar algunos síntomas (puede que aparecieran grietas o asentamientos de piedras basales, se vieran vuelos de aves de mal agüero o el proyecto sufriera pronóstico desfavorable del pitoniso real) que le llevaron a proponer al monarca conformarse con cien metros, fácilmente alcanzables cambiando a cierta altura la inclinación de las aristas, lo que aligeraría la cúspide de miles de toneladas. La ingeniosa solución, que se llamó pirámide acodada, no se vino abajo y proporcionó al monarca una tumba más alta que ninguna otra hasta la fecha. Sin embargo, Senefer no debió quedar contento con el proyecto modificado y, para pesadilla de todos, mandó erigir una tercera pirámide, sencilla y más conservadora, también con casi cien metros de altura, pero mucho más ancha de base. Fue la pirámide roja, con la que se mantuvo la inclinación hasta la cúspide de bloques de piedra de este color, pero que quedó tan fea y achaparrada como para no pasar a la historia.

El desencantado Senefer no logró la *nave* de sus sueños, pero dotó a los constructores egipcios de la suficiente experiencia como para que sus herederos, Jufu, Jafre y Menkure (traducidos al griego como Keops, Kefrén y Micerinos), construyeran las impresionantes obras maestras y maravillas de la Antigüedad que son las pirámides de Guiza, a pocas millas de Saqquara. No fueron únicas ni últimas, puesto que sucesivos faraones, como Sahura, Neferirkara, Neferefra y Nyusena, entre otros, construyeron del mismo modo sus respectivas pirámides, como las olvidadas de Abusir (muy cerca de Guiza) hasta completar catorce, que podemos contemplar hoy día en diferentes grados de conservación. Probablemente hubo alguna más, hasta que en 2180 a. C., con el fin de la VI dinastía y el llamado Imperio Antiguo, concluyó la construcción de colosales pirámides para llevar a los faraones a la vida eterna, y estas pasaron a ser sólo reliquias del pasado.

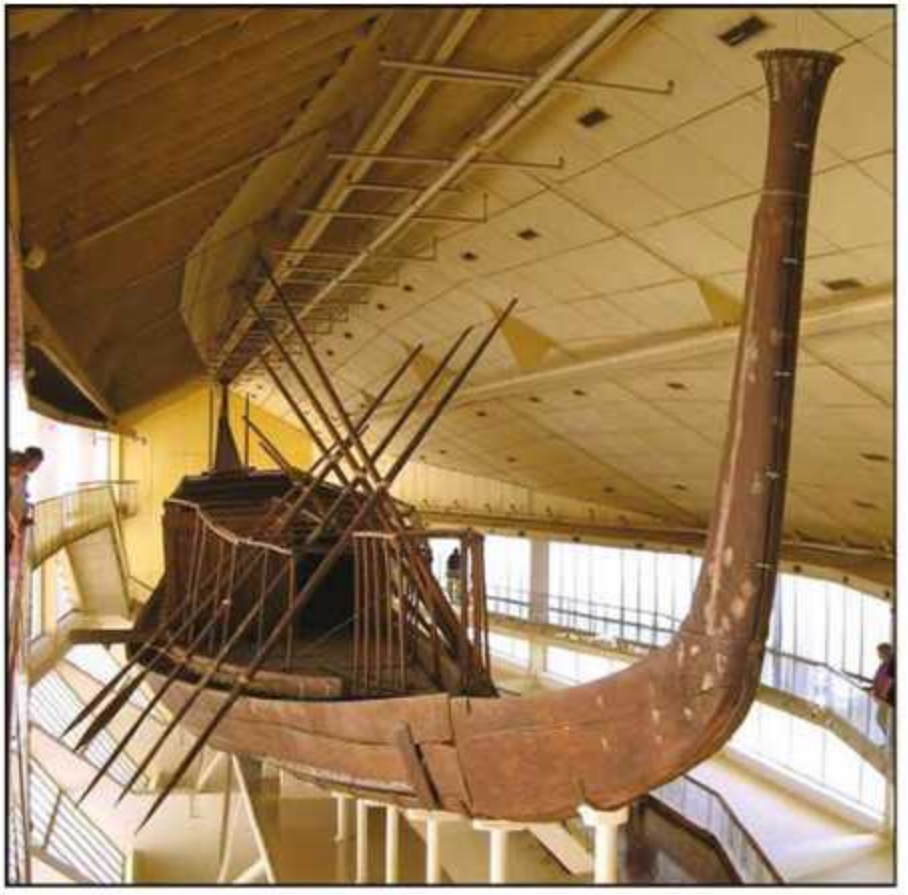
Pero volvamos a la *Opus Magna*, la Gran Pirámide de Jufu o Keops, que, de

forma sorprendente y por dos diferentes caminos, nos conduce a las embarcaciones egipcias que vamos buscando. Los arquitectos de Jufu conocían ya las medidas exactas y el ángulo óptimo que debían darle a las aristas, así que, con unos 252 metros cada lado de la base, la obra pudo alcanzar 147 metros de altura, con lo que la *nave* de Keops pulverizó todos los récords. Se calcula que la construyeron cien mil hombres y que los trabajos se prolongaron durante unos treinta años, para lo que utilizaron dos millones trescientos mil bloques de piedra de dos toneladas y media. Siendo, como es, lo antedicho asombroso y estremecedor, resulta aún más admirable saber que estas piedras bajaron hasta Guiza recorriendo seiscientas millas por el Nilo desde las canteras de la Primera Catarata, en el Alto Egipto. Y para descender corriente abajo, por el río, sólo era posible hacerlo a bordo de barcos, que, de forma aún más increíble, ¡ni siquiera pudieron utilizar el viento!

Vayamos por partes, puesto que la calculadora parece volverse loca con la pirámide de Keops. En principio, los seis millones de toneladas de piedras que forman esta maravilla bajaron por el Nilo a razón de 192.000 toneladas al año o, lo que es lo mismo, 77.000 bloques. Calculando que una barcaza de río egipcia, antepasadas de las actuales *gyassas*, pudiera cargar tres bloques de piedra por viaje, dando tres viajes al año, harían falta ocho mil quinientas embarcaciones de carga surcando el Nilo para levantar la Gran Pirámide. ¿Pudo soñar alguna vez un faraón con una flota semejante, que habría colapsado el cauce? La crónica sólo registra que el pionero Senefer llegó a formar una flota de cuarenta buques cargueros para navegar hasta los puertos fenicios en busca del cedro del Líbano. Pero nada se dice de las flotas del río ni de cómo eran semejantes cargueros. En 1991, los arqueólogos descubrieron unos cuantos barcos de madera de tamarisco enterrados en Umm-el-Quaab, cerca de Abydos. ¿Triste resto de lo que un día fue la grandiosa flota canterana de Keops? Resulta más fácil pensar que la construcción de la pirámide duró más tiempo o, tal vez, que parte de las piedras de su interior (invisibles para todos salvo sus constructores) fueron traídas desde más cerca, puede que canibalizando antiguas pirámides ya desaparecidas. Quién sabe.

Existe aún otro inconveniente, ya mencionado: la formidable baja térmica del desierto del Sudán produce la elevación del aire caliente que genera vientos del norte, llamados etesios, constantes y estables como el propio Egipto. Los vientos etesios soplan desde el Mediterráneo incansablemente, es decir, a favor de las barcazas vacías que ascendían por el río rumbo a las canteras, pero directamente en contra cuando bajaban cargadas con las piedras para la Gran Pirámide, que sólo podían contar con la corriente y la fuerza de los remeros. De hecho, el Nilo, cuyo singularísimo curso discurre desde los 30° de latitud norte hasta el ecuador –alcanzando a veces anchuras próximas a la media milla e incluso mayores– constituye un peculiarísimo ambiente marino; olvidados por completo de la longitud, que para el marino egipcio era irrelevante dado que sólo podía trazar rumbos norte y sur, los que surcaron estas aguas demostraron ser capaces de trasladar, seguramente en diferentes épocas, seis millones de toneladas de piedra (equivalentes a 60 portaviones nucleares estadounidenses) desde las canteras del Alto Egipto hasta las pirámides del delta. ¿Cabe pues decir que no fueron buenos navegantes –como se ha dicho siempre– quienes materializaron semejante hazaña de transporte fluvial en contra del viento?

La afirmación, desde luego, viene dada por el hecho de que, para nuestra civilización, desde los griegos y fenicios sólo eran buenos navegantes aquellos capaces de asumir navegaciones transoceánicas de altura. Pero lo cierto es que los egipcios, con las particularidades de su ecosistema, demostraron que la navegación fluvial podía convertirse en un verdadero arte al transportar toda una pirámide, piedra a piedra, río abajo. Inevitablemente, esto nos lleva a preguntarnos cómo eran sus barcos y sus marinos. Durante mucho tiempo nadie aportó respuesta a la cuestión. Lo más increíble de todo este asunto es que iban a ser dos pirámides (primero la de Keops, luego la acodada de Dahshur) las que vendrían a arrojar luz sobre esta incógnita. Y es que en la proximidad de ellas, como en todo Egipto, quedaban aún sorpresas enterradas.



No muy lejos de la pirámide de Keops esperaba a los arqueólogos, como increíble regalo de Navidad desmontado y enterrado, la embarcación más antigua que conocemos (II milenio a. C.): la barca ceremonial solar de Keops, en la que el faraón tal vez paseó alguna vez plácida y majestuosamente sobre las aguas del Nilo.

En efecto, en 1954 y de forma completamente accidental, los arqueólogos sorprendieron al mundo al localizar, en el lado sur de la Gran Pirámide, un foso cubierto con piedra caliza y sellado con yeso. Al levantar las piedras descubrieron que el foso contenía una embarcación egipcia desmontada en más de mil piezas y almacenada en trece capas, y estaba tan herméticamente cerrado que la madera se conservaba a la perfección. Es la famosa barca solar de Keops, enterrada junto a su tumba para que Anubis, dios de los muertos, pudiera transportar el alma del faraón a la vida eterna. El hallazgo fue tan singular que conmovió los cimientos de la historia y, en especial, la naval, de la que siempre se había supuesto tan alejados a los egipcios, a pesar del transporte de la Gran Pirámide y de que, como vamos a ver pronto, libraron la primera batalla naval que haya quedado registrada.

Una vez montada la embarcación, para lo que expertos arqueólogos tardaron diez años, se comprobó una vez más lo peculiar de la civilización egipcia y lo poco que sabemos de ella a nivel náutico. Lo que tenemos delante es una falúa real de 43 metros de eslora y 4,8 de manga, hecha con tablones, de planta ahusada y extremidades muy afinadas. Se diría, de hecho, que estamos ante un antecedente de las *damas negras* venecianas, las góndolas, con las que, sin embargo, la falúa de Keops mantiene grandes diferencias. Ante todo, aquellas son más pequeñas, nunca mayores de los doce metros, lo que convierte la barca solar de Keops en un enorme barco de remos; además, las embarcaciones de la Laguna son asimétricas hacia estribor para proporcionar soporte al batelero (gondolero) y permitirle ejercer hábilmente su doble función propulsora y como timón.

La más notable diferencia, sin embargo, entre unas y otra es su método constructivo, que no puede estar más alejado, pues mientras que las góndolas se construyen por el sistema –vigente durante siglos– de una estructura de quilla y cuadernas sobre la que superponer las planchas del forro, luego calafateadas, la falúa real egipcia es una nave concebida de fuera a adentro, es decir, primero se construía un forro atado con centenares de cintas de esparto que, al mojarse madera y fibras, lograba la estanqueidad adecuada; a este forro, como la cáscara de un huevo pero construido de forma similar a una persiana (atando unos tablones a otros), se le montaban interiormente las cuadernas, las cuales, mediante puntales, transmitían sus esfuerzos a una viga central elevada que recorría la crujía de proa a popa como columna vertebral, a la que también se solidarizaban los oportunos baos transversales para soportar la tablazón de la cubierta.

Esta última se reparte, curiosamente, en tres zonas: a proa, una especie de dosel para resguardar del sol a un centinela, o tal vez al sumo sacerdote, presidiendo la marcha de la embarcación; a continuación, la cámara de boga, de diez remos (cinco por banda), suspendidos con toletes de la estructura de una especie de carpa o toldilla que, prolongándose a popa, se cerraba en la cámara real, con alojamientos para el faraón y los huéspedes e invitados reales. Como los gondoleros, la extremidad de popa estaba reservada a los timoneles, que manejaban dos escuálidas espadillas, las cuales, probablemente incapaces de alterar el rumbo de la embarcación, deberían limitarse a mantenerlo, contando con la colaboración de los remos para maniobras de mayor entidad.

La embarcación de Keops era, evidentemente, una embarcación de lujo, muy alejada de los cargueros que transportaron las piedras de la pirámide; su

afinamiento garantizaba, desde luego, un fácil y limpio deslizamiento sobre las aguas, pero su falta de eslora en flotación haría difícil mantener el rumbo, y su propulsión y maniobra a remo no podía garantizar largas travesías. Por la fragilidad de su casco y la práctica inexistencia de francobordo estamos seguros de encontrarnos ante una embarcación típicamente fluvial, que, a pesar de enseñarnos al detalle cómo eran y se construían los barcos egipcios, apenas revela nada de otras grandes cuestiones: cómo eran las embarcaciones que bajaron por el Nilo las piedras de la Gran Pirámide y los grandes cargueros egipcios que iban a Fenicia a por los cedros del Líbano. Otros dos barcos han sido detectados junto a la pirámide acodada de Dahshur, pero no nos sacan de dudas al tratarse también de falúas reales, encomendadas al servicio funerario. De hecho, es como si pretendiéramos saber algo de la flota de buques mercantes ingleses analizando los restos del yate real *Brittania*. Compartiría con ellos, desde luego, el sistema de propulsión, pero el procedimiento constructivo ya es otro cantar, pues ¿cuántas ligadas harían falta para que un casco atado pudiera soportar el peso de dos o tres grandes piedras de la pirámide?

Puede que los egipcios, aparte de las pirámides, compartieran con los marinos mesopotámicos los barcos atados de papiro, cuyo secreto para soportar grandes cargas (como descubrió Thor Heyerdahl) es embutir entre los dos grandes haces unidos que forman la embarcación un tercer haz que permanece oculto a la vista, el truco aimará que tan bien resultó para el *Ra II* y el *Tigris*. Un barco de tallos bien construido muy probablemente habría podido bajar la corriente del Nilo cargado con varias piedras para la Gran Pirámide a bordo, pero la incógnita persiste, pues ¿cuántos papiros habrían sido necesarios para construir una flota capaz de transportar seis millones de toneladas de piedra?

EGIPTO, POTENCIA NAVAL

Los últimos faraones del Imperio Antiguo, Pepi I y Pepi II, procedían, tras la muerte de Menkure, del gremio sacerdotal de Ra, que al fin lograba acceder al trono. Pero, tras el larguísimo reinado del segundo –noventa años nada menos–, Egipto entró en una oscura etapa de anarquía y, posteriormente, debilidad gobernante, que abarcó de la VII a la X dinastías. La regeneración del país no llegó hasta el año 2052 a. C., cuando la XI dinastía accedió al poder; mas no lo hizo en Menfis, sino aguas arriba del Nilo, poco más de un centenar de millas antes de la Primera Catarata, donde se desarrolló Nuwe, la ciudad de Amón, que los griegos tradujeron con su liberalidad habitual llamándola Tebas, como una de sus ciudades.

Las dinastías tebanas y el nuevo culto a Amón marcarían el Imperio Medio egipcio, en el que este pueblo, carente ya del aislamiento original, alcanzó gran brillantez, y Tebas, 'ciudad de las Cien Puertas', llegó a ser la urbe más importante del mundo conocido en su tiempo. Aunque algunos faraones volvieron a construir pirámides, poco a poco se impuso el más sencillo enterramiento en Bab-el-Moluk, el Valle de los Reyes, una yerma y majestuosa sucesión de montañas que terminaron repletas de tumbas de antiguos faraones de los Imperios Medio y Nuevo. Era, evidentemente, más fácil y económico aprovechar macizos de piedra naturales que construirlos bloque a bloque como antes. Pero, como *naves* para alcanzar la vida eterna, los cerros del Valle de los Reyes no tenían comparación con las grandes pirámides, aunque momias de ilustres faraones han llegado a nuestros días también desde estas tumbas; la más célebre y conocida, la de Tutankamón, que marcó una época de la egiptología.

El Imperio Medio inició su andadura con una serie de faraones de nombre Mentuhotep, el segundo de los cuales logró la reunificación del reino. Luego, con Amenemhat y la XII dinastía, llegó la expansión de Egipto hacia el sur (Nubia), la prosperidad de Tebas y la eclosión literaria y cultural egipcia. Sesostris I (Senurset) llevó su afán conquistador aguas arriba hasta la Segunda Catarata, más al sur de Abu Simbel y en tierras hoy de Sudán. Con Amenemhat III (1842-1797 a. C.) esta dinastía alcanzó su máximo poder y expansión al abarcar hasta Siria por el norte y la Tercera Catarata, dentro del desierto de Nubia, camino del ecuador. Durante este período está demostrado que Egipto entró en contacto con la civilización más marinera del Mediterráneo, la minoica cretense, famosa por los palacios erigidos en la ciudad de Cnosos en la isla de Creta, lo sofisticado de su civilización y sus capacidades de expansión marítima.

Desconocemos, sin embargo, por completo cómo eran los barcos minoicos con los que navegaron hasta el delta del Nilo. Esta potencia naval influiría decisivamente en las construcciones de Amenemhat, puesto que suyo es el famoso mito del Minotauro, hijo de las tendencias zoofílicas de la reina Pasífae, esposa del rey Minos de Creta. A este santo varón su bendita mujer se los ponía con el ganado de lidia, dando como fruto el tremendo Minotauro, mitad hombre mitad astado, que Minos tuvo que ocultar en un laberinto –en griego, 'conjunto intrincado de pasadizos'– que hizo construir al ingeniero Dédalo. En tan incómodo corral el Minotauro recibía sustento en forma de mozos y doncellas aptos para el sacrificio, hasta que el valiente Teseo, con el auxilio del hilo de Ariadna (hija de Minos y Pasífae), penetró en él y dio muerte a la bestia. Muchos siglos después, el arqueólogo británico Arthur Evans encontró el laberinto en Cnosos, lo que demostró su veracidad; sin duda, el origen de la tauromaquia se asienta en el culto mediterráneo al toro cretense. El caso es que al faraón también debieron fascinarle estas historias, puesto que para su tumba en el lago Moeris hizo construir pirámides de ochenta metros de altura, grandes estatuas representándole y un laberinto de tres mil quinientas habitaciones del que Heródoto dejó constancia escrita, aunque no ha llegado a nuestros días.

Las puertas del misterioso Egipto habían quedado abiertas por el norte; a la muerte de Amenemhat III, Egipto entró de nuevo en una fase oscura con las dinastías XIII y XIV, momento peligroso, pues en 1720 a. C. llegaron al delta los temibles hicsos, que, aproximadamente, coincidieron en el tiempo con la invasión primero amorrea y después casita de Babilonia; así que es muy posible que esta invasión semítica combinara algo de ambos pueblos. El postrado Egipto apenas opuso resistencia, y los nuevos conquistadores se instalaron en Avaris, sobre el delta, con lo que se dio por terminado el Imperio Medio. Los egipcios de raza, apreciando pronto la escasa aportación cultural de los conquistadores en comparación con la suya, no tardaron en conspirar para sacudírselos de encima, no sin antes tomarles interesantes aportaciones militares, como el caballo, los carros de combate y, sobre todo, el uso del arco y el carcaj. La insurrección contra los invasores se inició en Tebas, o sea, el Alto Egipto, de donde el faraón Ahmés o Amosis I bajó al delta con sus fuerzas para expulsar durante su reinado (1580-1557 a. C.) a los hicsos definitivamente, lo que dio origen a la dinastía XVIII y el Imperio Nuevo.

Pintura de un buque convencional egipcio encontrada en una sepultura. Se engañan quienes piensan que los egipcios fueron un pueblo poco marinero; se enfrentaron a problemas logísticos y de transporte a lo largo del cauce del Nilo que aún en nuestros días tendríamos grandes dificultades para resolver.

Le sucedieron Amenhotep o Amenofis I y luego Totmés o Tutmosis I, que, reclutando fuertes contingentes militares, llevaron la guerra hasta Siria y Mesopotamia con el fin de evitar nuevas invasiones. Tras el breve reinado de Tutmosis II, asumió el poder su hermana, la interesante reina Hatshepsut, que gobernó como regente del niño Tutmosis III, cuando los casitas ocupaban el trono babilónico, como sabemos por el capítulo anterior. Con la llegada de este joven faraón al poder, los cananeos de Siria y Palestina se rebelaron contra Egipto, que mostró su determinación reuniendo sus fuerzas en Kantara en 1479 a. C., bien pertrechadas con los nuevos armamentos. Tutmosis III, al frente de su flamante ejército, cruzó la franja de Gaza, llegó a Megido y acometió a los contingentes cananeos al pie del monte Carmelo, a los que derrotó tras una potente carga. El faraón volvió a casa con un copioso botín de más de dos mil caballos, casi mil carros de guerra y todo el ajuar y riquezas de su enemigo, el rey de Kadesh. Fue la primera de las quince implacables campañas de Tutmosis III el Grande, soberano guerrero y conquistador, en una de las cuales sitió y tomó la ciudad de Kadesh, no lejos de Homs. Ordenó construir una flota que tuvo a su disposición para asediar, en este período, toda la franja de Oriente Medio, donde conquistó Trípoli y Alepo. Falleció en 1436 a. C., convertido en el primer soberano que llevó el poder militar y naval de Egipto más allá de sus fronteras y fundó un verdadero imperio allende las aguas y el delta del Nilo.

Tutmosis el Grande y sus tres herederos (hijo, nieto y bisnieto, todos Amenhotep o Tutmosis sucesivos) construyeron grandes templos en Tebas, levantaron impresionantes obeliscos y dieron a Egipto, ya con cinco millones de habitantes, una insospechada grandeza. Amenhotep III, como se dijo, casó con una princesa de Oriente, Tiy, de la que estuvo muy enamorado, enlace con el que internacionalizó la monarquía. No resultó buena idea, puesto que la reina extranjera indujo a su hijo, Amenhotep IV, a romper con el secular culto de Amón y cambiarlo por el de Atón. Cuando subió al trono en 1370 a. C. el faraón tomó el nuevo nombre de Akenatón. El cisma religioso no sentó nada bien al reino: los seguidores de Amón se rebelaron contra el incauto faraón cuando se les quiso imponer la nueva doctrina y todo terminó con una insurrección popular que recortó gravemente su poder. Desairado por sus propios súbditos, Akenatón se refugió en su extraño culto y dejó la política exterior egipcia lamentablemente abandonada. Este monarca murió joven, en 1360 a. C., pero no fue en todo desafortunado, pues casó con la célebre Nefertiti, probablemente la mujer más enigmática y atrayente de la cultura egipcia.

Tras su fallecimiento les faltó tiempo a los sacerdotes de Amón para restablecer los antiguos cultos y creencias. Pero el destrozo estaba hecho y el prestigio exterior de Egipto, logrado por Tutmosis y sus sucesores, quedó notablemente mermado. El pobre Tutankamón, yerno del finado, heredó el trono, pero apenas duró siete años, aunque dejó a los arqueólogos y egiptólogos un impresionante legado con su tumba, encontrada por el arqueólogo británico Howard Carter en 1922. Como un claro vaticinio llegó luego al trono un faraón llamado Ay, que trajo los desórdenes y caos correspondientes a su nombre, nunca traducido al griego. Finalmente fue un militar, Horemheb, quien se hizo cargo del asunto, demostrando que, en Egipto, las costumbres pueden no cambiar durante milenios.

Menos de un siglo después de que los egipcios se liberaran del yugo de los hicsos, la otra potencia naval primigenia, los minoicos de Creta (a los que muchos relacionan con los atlantes), afrontaba el destino con tres sucesivas invasiones provenientes del norte, que puede que se combinaran con una catastrófica erupción procedente del mismo punto cardinal: el volcán de Santorín, en las islas Cícladas meridionales, situado a menos de cincuenta millas de las costas cretenses, a las que alcanzarían de lleno tanto el tsunami correspondiente como la devastadora colada pirolítica que emite una voladura vulcaniana. Pocos pueblos del mundo han debido afrontar una némesis semejante, pero puede que algún envidioso vecino considerara que los minoicos residentes en la Atlántida merecieran este castigo por su arrogancia y vanidad.

Parece que esta civilización marítima alcanzó cotas inusuales para su época; según el periodista e historiador italiano Indro Montanelli, eran guerreros, navegantes y pintores, aficionados a la caza y el pugilato. Adoradores de Vulcano, hombres y mujeres vestían pulcras túnicas ceñidas a la cintura, por lo que estas últimas iban siempre en topless. Construyeron casas de dos y tres pisos, además de espléndidos palacios cuyos frescos eran el asombro de los visitantes. El desarrollo de sus naves y puertos alcanzó tal extremo que los minoicos nunca construyeron murallas para defenderse; consideraban la flota suficiente protección. Su contacto con los egipcios tuvo que ser muy diferente que el de los hicsos y revelador para ambos pueblos. Así, a nadie puede extrañar que, más de un milenio después de la construcción de las pirámides en Guiza, los buques egipcios se parecieran más a los minoicos, capaces de resistir las olas y desenvolverse con el viento, que a la barca solar de Keops. Sin embargo, debilitada esta civilización por el tiempo o la catástrofe natural, fueron presa fácil de una ola de colonizadores llegados del Peloponeso, los aqueos, que pronto se apoderaron de la isla y la llenaron de murallas y fortificaciones.

Conocemos a los aqueos o micénicos gracias a Homero, pues fueron protagonistas de la guerra de Troya. Micénico fue el rey Agamenón, hijo de Atreo y nieto de Pélope, el príncipe frigio que dio nombre a toda la península griega al sur del canal de Corinto. Los aqueos, como demostraron cuando conquistaron Troya con su famoso caballo de madera hueco como un huevo Kinder, se revelaron legendarios guerreros y notables navegantes, posiblemente por herencia minoica; además, oraban mirando al cielo, donde situaban a los dioses del Olimpo. Es muy probable que, bajo el episodio hollywoodiense de la conquista de Troya, con marido (Agamenón) agraviado por la fuga de su esposa (Helena) con el hijo de Príamo (Paris), soberano de aquella ciudad, sólo exista la conquista y toma del estratégico paso del Helesponto por los aqueos aplastando una de las últimas colonias frigias y minoicas supervivientes (Troya). Lo sugieren muchos autores y no hay inconveniente en admitirlo.

Los aqueos, horda terrestre pero con vocación marinera o pelásgica, procedente de la Europa central, habían atravesado Tesalia antes de invadir el Peloponeso, sometiendo a los minoicos. Conocían el hierro –que no sabían forjar– y quemaban en grandes piras funerarias a los muertos. Su respeto al mar y primitiva construcción naval les llevó, en principio, a detenerse en las orillas del Peloponeso, quedando a salvo las islas del Egeo pero no Creta, tomada en 1450 a. C. Sin embargo, cuando se instalaron, los aqueos invasores se vieron desbordados por el empuje de los dorios, auténticos bárbaros rubios y de ojos claros que cayeron también sobre tierras griegas. De estas tres razas mezcladas –minoicos, micénicos o aqueos y dorios– (y posiblemente algunas más) proceden los griegos de la época clásica, cuyos notables logros marítimos estudiaremos en su momento. Por ahora, sólo nos quedamos con la idea de que sobre el año 1200 a. C. los vigentes conquistadores del Peloponeso sufrían la presión irresistible de una tribu bárbara que, como sabía forjar y manejar el hierro, era más poderosa que ellos y les obligó a lanzarse a la mar. Así fue como una brillante potencia naval, la de los minoicos, acabó por someterse, tras invasiones y catástrofes, convertida en una desordenada masa de guerreros aqueos con miles de refugiados y necesitada, en su huida, de embarcar en los restos de lo que un día fuera gran flota del Mediterráneo oriental.

¿Qué sucedía, entre tanto, en Egipto? El debilitamiento producido por el cisma religioso causó problemas en las fronteras, en especial en la oriental, donde un nuevo y peligroso enemigo amenazaba desde Anatolia. Eran los hititas, pueblo sin rasgo o vocación marítima alguna que, por medio de reyes como Anitta, Hattusilis o Mursilis, atacó Babilonia en época de los casitas mientras Elam presionaba desde el sur. No fue, pues, raro, que quisieran retomar las relaciones diplomáticas con los egipcios e incluso que el rey hitita Suppiluliuma tuviera la osadía de pedir la mano de Ankesenamón, viuda de Tutankamón, para su hijo Zamanzas. Pero el perverso Ay, al que conocemos, hizo que asesinaran al pretendiente cuando estaba en camino. Egipto cayó luego, como se dijo, bajo el poder de la Junta de Generales, comandada por Horemheb; pero el peligro hitita siguió ahí, alentado por monarcas como Arnuwanda II o Mursilis II.

Cuando Horemheb falleció, restaurando todo el conservadurismo egipcio y el culto de Amón en el eterno país del Nilo, un veterano general compañero suyo le relevó al mando. No conocemos su nombre, pero adquirió el de Ramsés, que significa 'hecho por Ra', con lo que estaba todo dicho y la XIX dinastía apuntalada. Murió en 1303 a. C., y entonces el trono lo ocupó Seti I, de la estirpe de los grandes faraones del Imperio Nuevo; construyó grandes templos en Tebas y Abydos, pero al irrumpir en Siria con su ejército, arqueros y carros de guerra, topó con los hititas, montados a caballo y con armas de hierro, que le detuvieron, por lo que hubo de llegar a una componenda con ellos. Después de Seti, en 1290 a. C. llegó su hijo Ramsés II, que, con un reinado de sesenta y siete años, fue el segundo más longevo tras el de Pepi II.

Ramsés II era gran admirador de Tutmosis el Grande, pero los tiempos de este habían pasado y la grandeza de Egipto topaba ahora con poderosos enemigos en las fronteras. Logró conquistar Nubia hasta la Quinta Catarata, mas cuando se aventuró hacia Siria en 1286, le estaba esperando junto a Kadesh el hitita Muwatalli, que le sorprendió y detuvo en seco, como le había sucedido a su padre. Según sus hagiógrafos, sólo gracias a su valor logró Ramsés librarse de la derrota y captura, pero esta hazaña no está nada clara, pues tuvo que luchar contra los hititas otros diecisiete años, hasta que acabó por firmar un tratado en 1269 a. C. por el que Mesopotamia quedaba bajo dominio de estos, que la asolaron hasta su propia e inesperada exterminación. Ramsés decidió que lo que no pudiera alcanzar por las armas lo haría mediante la publicidad. Y eso es lo que fueron para él todas sus grandes construcciones: puras dedicatorias a sí mismo y su gloria. Propósito muy alejado del de sus milenarios antepasados –que encomendaban las pirámides a la vida eterna–, pero que a nosotros nos resulta mucho más comprensible. Tebas resplandeció con este monarca que edificó el gran templo de Karnak con 134 columnas de veintitrés metros de altura cada una y el de Abu Simbel, salvado en 1960 de la presa de Asuán. También es, para la Biblia, el faraón al que tuvo que doblegar Moisés para que dejara partir al pueblo elegido por Dios a la Tierra Prometida, aunque otros defienden que fue su hijo y heredero Merneptah, fallecido en 1211 a. C. Fueran las aguas del mar Rojo cerrándose sobre su cabeza o la decrepitud de Ramsés incapaz de sujetar el poderío de la nobleza y entregando el ejército a los mercenarios, el caso es que Egipto vio desaparecer a ambos para sumirse en veinte años de caos, desórdenes y debilidad.

Finalmente, el gobernador de Tebas ocupó el trono en 1192 a. C. inaugurando la XX dinastía con el nombre de Ramsés III, cuyo significado es 'moldeado por Ra, soberano de Heliópolis, poderosa es la justicia de Ra, amado de Ra'. Y lo hizo muy a tiempo porque una amenaza más seria aún que hicsos e hititas se cernía desde el norte; como si fuera una cabecera de prensa actual, podemos leer en el Gran Papiro Harris este titular: «Los países extranjeros conspiraron en sus islas y los pueblos fueron desalojados y diseminados por la batalla todos al mismo tiempo y ninguna tierra pudo resistir ante sus armas». Recién llegado al trono, Ramsés debió inquirir, alarmado, de quién se trataba. Eran los llamados Pueblos del Mar o pelesets, de los que un escriba pudo mostrar a Ramsés la siguiente descripción: «Lo, los países del norte, que están en sus islas, están inquietos en sus costas; infestan las rutas y las bocas de los puertos».

¿Qué había sucedido? Pues que los amenazados aqueos, junto con otros pueblos expatriados del Peloponeso, como frigios, micénicos o tirsenos, definitivamente habían superado sus escrúpulos y, auxiliándose unos a otros, se habían hecho a la mar aprovechando la experiencia marinera minoica precedente. Aliados con los piratas de Licia, desembarcaron en Rodas, Sicilia y en la costa de Siria; lejos de comerciar pacíficamente o llevar a cabo nuevas conquistas, se dedicaron a piratear por toda la cuenca del Mediterráneo oriental, asolando las rutas marinas y el comercio marítimo. Definitivamente empujados por los dorios, estas hordas de piratas y saqueadores, unidas a apátridas y refugiados, emprendieron por tierra el camino de la tierra prometida, pero, en este caso, desde el norte.

El desordenado contingente sorprendió al imperio hitita en Anatolia, exponiéndose a la aniquilación. Pero, para sorpresa de todos, los Pueblos del Mar, sin nada que perder, pasaron como una apisonadora sobre el Imperio hitita, que, debilitado por contiendas religiosas y guerras civiles, fue borrado de la faz de la Tierra con sus capitales Ugarit y Hattusas. Lejos de establecerse en el reino conquistado, los pelesets continuaron su avance y derrotaron también a los casitas de Babilonia. Luego, mientras sus naves pasaban a Chipre para arrasarlo de igual modo tomando Enkomi, Sinda y Kitión, emprendieron el camino de Siria y Palestina y atacaron Tiro, Ascalón, Asdod, Gat, Ecrón y la propia Gaza, camino de la península del Sinaí y el delta del Nilo. Los oscuros barcos piratas, herederos de los minoicos y las cóncavas naves micénicas de Agamenón, escoltaban por mar a lo que en tierra no era sino un auténtico ejército de exterminio.

Para entonces, es de imaginar, la alarma en Egipto sería grande; Ramsés pudo saber el cúmulo de razas que, conforme avanzaban, iban engrosando las filas de aquella auténtica armada imparable. Ante todo, estaban los weses o aqayawas, es decir, los aqueos, y también los tjeker y deyenen, o sea, piratas shekelesh y frigios.

A estos se habían unido los turush, tirrenos o etruscos, y los mercenarios sherdana. Según los fenicios y arameos –sobre cuyas colonias pasaron aquellas hordas imparables–, en las filas de los pelesets terminaron también los bíblicos filisteos. Contaban con buenos barcos y lanzas de punta metálica y espadas de hierro ante las que los egipcios ya habían fracasado. Como señaló lúgubremente un escriba, «ningún país podía resistir ante sus armas. Venían con fuego preparado, ante ellos, hacia Egipto».

Resulta verdaderamente paradójico que se llamara Pueblos del Mar a lo que no era sino un núcleo de invasores terrestres, los aqueos, aliados a piratas y saqueadores de las costas con una gran masa de desarrapados y refugiados, cuando no simples facinerosos. Pero lo cierto es que, visto desde el lado egipcio, no llegaron como los hicsos, cabalgando por tierra, sino en sus barcos por la mar. Ramsés III se planteó el desafío y tal vez reflexionando encontró la solución. Era una verdadera suerte que un cúmulo semejante de guerreros, armados con espadas de hierro, no llegara a lomos de cabalgaduras, sino a bordo de sus embarcaciones; los egipcios, la legendaria potencia naval del Nilo, atraería a los atacantes a su terreno para darles una auténtica lección. Fue así, concibiendo una audaz táctica para derrotar a sus enemigos, como Ramsés III, que fuera gobernador de Tebas, fraguó la primera gran batalla naval de la historia de la humanidad. En cuanto los centinelas del delta avisaron de la presencia de las velas enemigas por el este, el faraón ordenó a sus escuadrones embarcar en sus naves de remo, internándose en el dédalo de canalizos, acequias y arroyos que es en su desembocadura el río más largo del mundo.

Posiblemente fue una gran ventaja que los barcos egipcios, construidos para navegar en aguas de poca profundidad, tuvieran poco calado, siendo para ellos accesibles las innumerables acequias y ramificaciones que surcaban el delta. Las embarcaciones aqueas, hechas para navegar en la mar y, por ende, de mayor calado, sólo podrían acceder a los canales principales y vías más transitadas. Por ello, debió ser para los invasores una gran sorpresa que estas arterias y las entradas a los puertos no estuvieran obstruidas con todo tipo de obstáculos. Prometiéndoselas felices, se lanzaron a toda vela, con los vientos del norte, a través de los canalizos, pensando en atacar las embarcaciones egipcias acometiéndolas al abordaje en cuanto las encontraran, e ignorando, para su desgracia, que un barco no es como un caballo capaz de salvar la distancia a un enemigo y acercarse a él (de no mediar picas por medio), sino que si el marino es hábil, puede utilizar el agua como foso para no permitir acercarse al adversario mientras le masacra con sus armas. Con este último planteamiento, guste o no, los egipcios demostraron ser bastante mejores marinos que los llamados Pueblos del Mar.

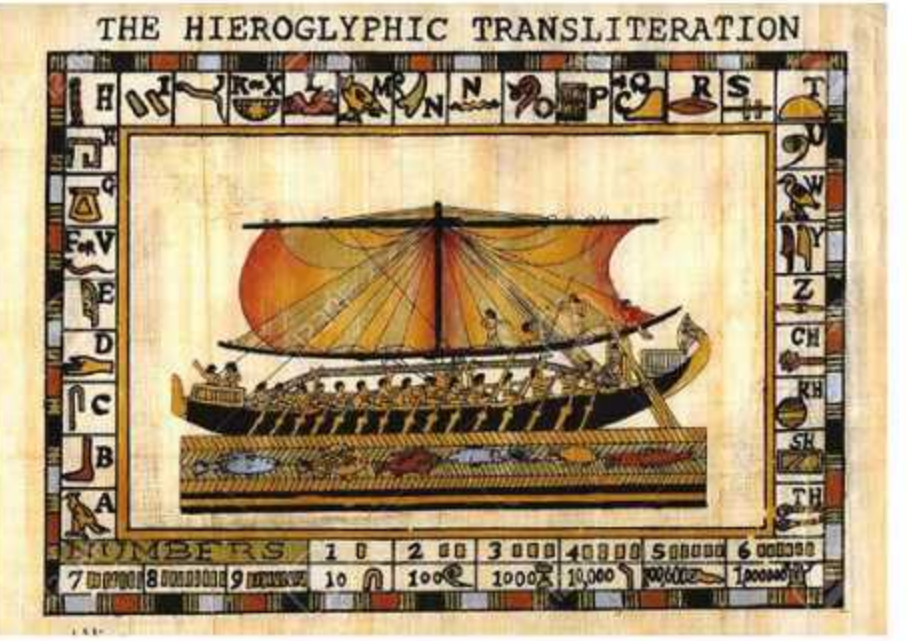
Del mismo modo que las mujeres minoicas, los pelesets iban a bordo de sus barcos a pecho descubierto, blandiendo poderosas armas de hierro y adornados con plumas, abalorios y amuletos de guerra. Mientras penetraban en el delta, Ramsés y sus lugartenientes, con habilidad, hicieron que sus propias embarcaciones los fueran rodeando. Cuando al fin los pelesets avistaron a sus discretos enemigos, resultó que estaban casi completamente copados. Era el momento que Ramsés había aguardado para dar la señal. Entonces los arqueros, en todas las embarcaciones, sacaron sus flechas y enviaron, una tras otra, varias andanadas de flechas con afiladas puntas de cobre sobre hombres desnudos y que no llevaban escudo con el que defenderse. La matanza fue total y aumentó cuando desde las riberas los soldados del ejército egipcio hostilizaron a los invasores con todo tipo de proyectiles y hondas. Los pelesets, arriando velas, trataron de aproximarse a remo a sus enemigos, pero apenas eran una masa ensangrentada cuando llegaban y los egipcios podían aniquilarles a golpe de lanza o maza. Las embarcaciones aqueas eran capturadas o zozobraban estrepitosamente yéndose a pique y los guerreros supervivientes se ahogaban. Sólo unos pocos llegaron a la orilla para ser allí rematados por los soldados de Ramsés.

La primera batalla naval de la historia, disputada en el delta del Nilo en 1190 a. C., había terminado con la victoria absoluta de la armada de Ramsés III sobre los Pueblos del Mar. Aunque primitiva y sin alternativas (fue una masacre), representó diáfanamente lo que puede lograr una clara mentalidad marítima sobre otra terrestre, cambiando por completo las circunstancias del combate. Resulta curioso que otros muchos almirantes y generales, tanto de tierra como de mar (entre ellos el almirante de la flota de la Corona de Aragón Roger de Lauria con sus galeras y el rey Eduardo III de Inglaterra en Crécy), derrotaran por completo al enemigo con andanadas de flechas o saetas, siguiendo el ejemplo de Ramsés; y no lo es menos que otros enfrentamientos navales resultaran favorables al almirante capaz de poner de su parte las circunstancias, llevando al adversario a su terreno. Por último, hay que recordar que, hasta en los tiempos modernos, buques de guerra han resultado masacrados y hundidos a cañonazos sin apenas posibilidad de reacción, como les sucedió a los cruceros italianos en la batalla de Matapán o a los acorazados japoneses en el estrecho de Surigao, devastando sus respectivas dotaciones. Igual que los pelesets aqueos en la primera batalla de la historia, lo que demuestra que en la mar el aniquilamiento ha sido moneda tan corriente como en las

batallas de tierra.

La historia de Egipto decayó sorprendentemente a partir de esta victoria de Ramsés III, cuyos sucesores –los llamados ramésidas– gobernaron en franca decadencia hasta 1075 a. C. Tomó entonces la vara de mando en el Alto Egipto el sumo sacerdote de Amón, mientras los tanitas (capital en Tanis) implantaron en el delta la dinastía XXI. Durante el auge de Israel de la mano de monarcas como David o Salomón, Egipto mostró su debilidad y dependencia haciéndose aliado de este país pequeño pero matón, siempre rivalizando con los pelesets o palestinos por las tierras de la franja de Gaza a las ciudades fenicias de Tiro y Sidón. En 940 a. C. llegaron los libios al poder con el faraón Sheshonk (XXII dinastía), y la clase sacerdotal se refugió en Nubia, sobre el curso alto del río, donde arraigó el foco de resistencia que retomaría el mando en Tebas y el Bajo Egipto hasta el año 730 a. C. A continuación, la llegada de un cuarto y último invasor –tras hicsos, hititas y pelesets–, los asirios, con sus soldados acorazados, produjo la definitiva crisis del reino de las pirámides, condenado a convertirse en eterno protectorado de sucesivos conquistadores. En 671 a. C., y en la estela de Senaquerib –que, rechazado ante los muros de Jerusalén, había muerto asesinado en 681– llegaron los también reyes asirios Esarhaddón y Asurbanipal; este último protagonizó en 661 a. C. el saqueo de Tebas, lo que completó la conquista del reino del Nilo. Pronto vendrían los persas, los griegos y, después, los romanos para escribir trágicas páginas junto a las siempre mansas aguas del río más largo del mundo.

Los sueños de Egipto como potencia naval quedaban definitivamente enterrados, pues este país, que dominó la navegación fluvial y el transporte logístico por el Nilo como ninguno antes ni después, y se aventuró por las aguas del Mediterráneo de la mano de Tutmosis III el Grande, nunca pudo consolidarse como potencia marítima al modo que otros pueblos lograron a continuación; también es cierto que tal vez nunca lo pretendió. Para los egipcios, era suficiente con mantener abierta la ruta del delta del Nilo a los puertos fenicios, poco más de doscientas millas marinas, que los cargueros faraónicos recorrían periódicamente para traerse la valiosa madera de cedro de los bosques del Líbano. Sobre esta navegación ancestral ha sobrevivido un papiro referente a las peripecias de un sacerdote llamado Uenamón, enviado a Biblos para adquirir un cargamento de madera que se necesitaba para fabricar una falúa ceremonial. Corría el año 1100 a. C. (casi un siglo después de la primera batalla) y el sumo sacerdote entregó a nuestro protagonista 7,5 libras de plata al fin encomendado, aventura para la que Uenamón contaba con un amuleto como seguro protector.



Papiro que muestra un gran buque mercante egipcio; en tiempos de Tutmosis III el Grande (1480 a. C.), Egipto dispuso de una flota de combate y numerosos barcos de transporte que señoreaban el Mediterráneo oriental y las aguas del Oriente Medio, y logró conquistar Trípoli y Alepo.

Lejos de hacer travesías directas, los barcos egipcios eran como trenes turísticos, es decir, costeaban haciendo escala en todas las paradas. Así fue como Uenamón se vio en Haifa, puerto todavía en manos de los piratas shekelesh, donde un miembro de la tripulación le aligeró de toda la plata. El sacerdote, sospechando que lo había hecho en complicidad con los piratas, reclamó al señor de la guerra que dominaba este puerto, un tal Beder, que le devolviera lo robado. Pero este antecedente del gobernador de la isla Tortuga no movió un dedo, alegando no saber nada. Uenamón no tragó y, nada más zarpar de Haifa, ordenó a su gente dirigirse a Sidón, donde, por la fuerza, confiscó a una embarcación de shekelesh su dinero («hasta que vosotros encontréis el mío», les dijo). Con su fama precediéndole, arribó finalmente el carguero egipcio a Biblos, donde el príncipe Zakar-Baal le ordenó marcharse. Uenamón se negó, y, dispuesto a hacer valer su poder como enviado del clero de Amón, solicitó que se le sirviera la madera a cambio del dinero de que disponía.

Nos hacemos cargo de la difícil posición de Zakar-Baal, la irritación de los

piratas y la posición tan complicada en que se hallaba Uenamón. Finalmente, el príncipe fenicio accedió a las peticiones de Uenamón y, para echar pelillos a la mar, le mandó carne, vino y una danzarina que entretuviera sus veladas de nombre Tanetnot. Si el egipcio sospechó algo, no consta, aunque era a todas luces evidente que el fenicio había llegado a un pacto con sus parientes los piratas shekelesh. Llegó la madera y Uenamón pudo embarcarla, pero cuando se disponía a zarpar, se encontró con que once naves piratas le esperaban en la bocana. ¿Qué hacer? Uenamón no halló otra salida que echarse a llorar. Sin embargo, Amón decidió amparar a su sacerdote, puesto que se entabló un fuerte viento del sudeste que llevó el barco egipcio a toda vela rumbo a Chipre. Los shekelesh, con sus bajas embarcaciones de remos, no se atrevieron a seguirle. Uenamón acabó dando con sus huesos en la mencionada isla, donde los chipriotas no le quisieron recibir pensando que eran ¡piratas! Pero una misteriosa reina insular actuó esta vez a favor del egipcio. Aquí se interrumpe la narración del papiro, aunque existen razones para pensar que logró alcanzar el delta con éxito.

El interesante periplo de Uenamón nos habla no solamente de la clásica ruta egipcia de navegación, sino también de las embarcaciones de la época. De los egipcios, sólo nos ha llegado la embarcación existente más antigua de la historia, la barca solar de Keops, que ya conocemos. Pero podemos contar con las descripciones de Homero acerca de los barcos micénicos y, por lo tanto, de los pelesets y los shekelesh: embarcaciones remeras de tamaño medio –sobre los 30 metros de eslora y 6 metros de manga–, construidas de roble, chopo o pino, con las juntas del casco selladas mediante brea, y proa y popa alzadas como los cuernos veletos de una vaca, que reposaban de noche en las playas. Podían contar con un mástil y una vela cuadra, pero resulta comprensible que semejantes embarcaciones no se atrevieran a seguir, en plena galerna, al carguero de altas bordas de Uenamón. Sin duda, habrían naufragado.

Reconstrucción del barco micénico de Uluburum (Turquía), descubierto en 1982. Los micénicos, herederos de los minoicos, desconocían el hierro, pero construyeron buques mercantes que comerciaban en el Mediterráneo; Homero retrató sus «cóncavas naves» en la guerra de Troya.

El segundo barco más antiguo que conste que se ha recuperado se halló en las costas turcas, en Uluburum, cerca de Antalya, en 1982. Se trata de un carguero probablemente micénico, de unos dieciséis metros de eslora y veinte toneladas de desplazamiento, cuyos restos se encontraron de cuarenta y cinco a sesenta metros de profundidad; data del año 1300 a. C., es decir, cuando en Egipto gobernaba Seti I, padre de Ramsés II, y en Mesopotamia los monarcas casitas. Se construyó uniendo tablas de cedro, y a bordo se encontraron anclas de lastre, cobre de Chipre, vidrio y ámbar. Pálida muestra de un tráfico comercial que en el Mediterráneo oriental debió ser intenso durante siglos hasta la llegada de los piratas y los Pueblos del Mar. A pesar de todo, avatares de guerra y cataclismos, las arenas del desierto y el lecho marino han guardado para nosotros los restos navales más antiguos de dos civilizaciones que pergeñaron una especie de dominio naval en este lugar: los micénicos de Creta y los egipcios del valle del Nilo. Ellos protagonizaron el arranque de una epopeya naval que llega hasta nuestros días.

Los hombres rojos

Rebuscando entre las infinitas casualidades en que suelen incurrir historiadores y divulgadores, encontramos que, según Indro Montanelli, los *foinikes*, es decir, 'pieles rojas', eran los minoicos de la isla de Creta, mientras que para el escritor francés Jean Mazel, los *phoeniki*, o sea, 'hombres rojos', eran los fenicios, que lograron su máximo apogeo hacia el año 1000 a. C. para decaer inevitablemente hacia el 300 a. C., cuando se da por extinguida su civilización. No tiene por qué ser contradictorio. Si recordamos el capítulo anterior, los minoicos eran antecedentes de los micénicos, que, por su parte, forzados por la invasión doria, fueron parte integrante de la horda de los Pueblos del Mar. Pasaron por la tierra de Canaán –el actual Líbano, aproximadamente– y conquistaron la isla de Chipre antes de encontrar la horma de su zapato en el delta del Nilo frente a Ramsés III y sus arqueros. Repasando la primera batalla naval de la historia, hemos de reconocer que el bando invasor no se diferenciaba gran cosa de los indios que con sus piraguas asaltaban cualquier puesto avanzado de tramperos en la ribera de un río norteamericano tres mil años después. La similitud entre los pelesets filisteos y los pieles rojas americanos ha llevado a algún autor a especular si los primeros en llegar al continente americano no serían aquellos, antes que los vikingos, los monjes irlandeses o el propio Cristóbal Colón. ¿Descubrieron América los *phoenikis*, antepasados de Caballo Loco y Toro Sentado? Armar puzles históricos a la ligera puede llevarnos a asombrosas conclusiones: recordando la relación aventurada entre los minoicos y la Atlántida, llegaríamos a la conclusión de que el general George Armstrong Custer fue pasaportado por unos atlantes tardíos, ya en pleno proceso de extinción. En fin, sorpresas te da la vida.

Lo que parece cierto es que los Pueblos del Mar dejaron huella a su paso por las costas sirias y palestinas del Mediterráneo; grandes navegantes, a la vuelta de la derrota en el delta del Nilo se introdujeron en las grandes ciudades de este litoral, como Biblos, Tiro y Sidón. Se trataba de enclaves cananeos, fundados por pobladores autóctonos y que ya habían recibido una primera *irrigación* étnica con la invasión de los hicsos, o sea, contingentes semíticos en los que figuraban amorreos, arameos y hurritas. Ahora se incorporaban a este crisol racial filisteos, aqueos, frigios, tirrenos, lidios y un sinfín de pueblos para formar la síntesis característica del pueblo fenicio, masa multirracial de refugiados, invasores y evadidos que al fin lograron instalarse en tierras de Canaán. Sin vocación alguna de Estado, fueron constituyendo pequeños emporios de características comunes, por un lado, y singulares, por otro, que examinaremos brevemente, pues dieron como resultado la formación de la primera potencia naval –en principio pacífica– de la historia.

Constreñidos en una estrecha faja de tierra con el valle de la Bekaa y el Jordán a las espaldas, y administradores del copioso acervo cultural que aportaron variadas civilizaciones, este pueblo atomizado se vio bajo fuerte presión por continuos invasores llegados del norte, este y sur. Por Siria les invadieron los Pueblos del Mar; desde levante llegaron terribles enemigos, como los casitas, hicsos e hititas; y desde el sur, el poderoso Egipto de Tutmosis III el Grande les administró, en 1479 a. C., la tremenda derrota de Megido. Los cananeos prefenicios tuvieron que refugiarse y hacerse fuertes en pequeños peñascos, tómbolos e islotes de ciudades como Tiro y Sidón, o urbes amuralladas como Biblos, Ugarit (Ras Shamra) o Beryte (Beirut). Dueños de secretos como la construcción de naves de altura, la escritura, conocimientos astronómicos, la obtención de minerales preciosos como el cobre o el vidrio (a partir del natrón, es decir, ceniza alcalina mezclada con arena y calentada en horno), la fabricación de joyas, la obtención de púrpura a partir de la glándula de los moluscos de la familia *murex* y, sobre todo, la inigualable calidad de la madera de cedro que poblaba sus bosques –hoy desiertos y arrasados–, a los fenicios cananeos no les quedó otra que mirar a poniente, es decir, hacia el horizonte infinito del mar Mediterráneo, allá donde el padre Sol parecía señalar un camino. ¿Habría alguien allí que quisiera intercambiar sus tesoros con ellos? Y sobre todo ¿existirían bajo el Sol poniente nuevas tierras donde poder soñar con un futuro para el pueblo fenicio? La respuesta, lo sabe el lector, era positiva, y con una riqueza y esplendor que probablemente llegó a desbordar sobradamente todas sus expectativas.

Tal vez por esto último los fenicios se sintieron profundamente agradecidos y entregados a sus dioses, a los que profesaban auténtica devoción. Les habían arrojado a una tierra ingrata, es cierto, pero concediéndoles un horizonte marino lleno de promesas al que mirar con ilusión; y, sobre todo, el ingenio y la cultura suficiente no sólo para construir magníficas naves con las que conquistarlo, sino también la laboriosidad y destreza como para llenarlas de riquezas sin fin aptas para establecer intercambios y comerciar, edificando factorías en los confines que les permitieran a ellos y sus descendientes implantarse con éxito allende las fronteras. En otras palabras, el pueblo fenicio decidió hacerse a la mar rumbo al oeste, a la conquista de una quimera, dos mil quinientos años antes de que Cristóbal Colón y sus tres naves emprendieran la suya.

Llevaron con ellos, desde luego, a quienes otorgaron tan magníficos favores, la

famosa Tríada de dioses luego desdoblados cada uno de ellos según la ciudad y el momento, inspirados por egipcios y griegos. Dios supremo era El, representado también como el Toro y Baal cuando se le relacionaba como hijo; la diosa, símbolo de la fecundidad y prosperidad, era Astarté, significativamente conocida en un principio como Señora Asherá del Mar, luego evolucionable a Afrodita y Tanit. Hijos de ambos eran la parejita, el propio Baal y Anat, ambos contradictorios y polifacéticos: el primero simbolizaba la tormenta, el trueno, la lluvia y la guerra, demandante de holocaustos y sacrificios humanos, y su esposa y hermana era diosa del amor y el combate, con rasgos violentos y sanguinarios.

Pero el dios joven más popular cuando Fenicia comenzó su epopeya sobre las aguas –auténtico mascarón de proa espiritual de las naves fenicias– era Melkart, dios solar, guerrero y navegante, que protegía el comercio, personificación del carácter fenicio, asimilable a Schmoun, Cronos, Adonis y, finalmente, el Herakles griego. Tras este arraigado culto a sus dioses se nos revela también lo más oscuro de los fenicios, pues estos constructores de barcos y conquistadores del mar y las olas hacia el año 1000 a. C. practicaban no sólo la prostitución sagrada (e institucionalizada) en los diferentes templos de Afrodita –pronto acondicionados en ruta para solaz del marinero–, sino también truculentos sacrificios humanos, el *molk*, ceremonia de profunda significación en la que el fenicio, agradecido a su dios, llevaba al templo lo mejor que tenía –sus propios hijos– para que fueran sacrificados e incinerados. Estas ceremonias terribles no cesaron hasta el año 600 a. C., cuando al fin los fenicios comprendieron la barbarie en que estaban incurriendo privando a la sociedad de lo mejor para el futuro. En otras palabras, que, aparte de practicar estériles asesinatos infanticidas, estaban haciendo el tonto en rango superior.

Pero vayamos a lo nuestro. Las auténticas rampas de lanzamiento de los fenicios hacia la mar fueron los seis o siete enclaves de sus ciudades en las costas de lo que hoy es Siria, Líbano, Palestina e Israel: Ugarit, Arados, Biblos, Sidón, Tiro, Acco y Dor (Haifa), con diferente importancia según la época. La sociedad en tales núcleos estaba constituida por un rey local, y a veces un consejo, bajo los que quedaba una sociedad muy jerarquizada que encabezaba el alcalde o *hazanu*, rodeado de una élite aristocrática, los *maryannu*, terratenientes (*purina*) y los comerciantes e inversores (*tamkaru*). En los estratos más bajos estaban los *pilku* –artesanos y currantes–, los sencillos campesinos (*sabe name*), los criados y servidores (*hupshe*) y, por último, esclavos y prisioneros de guerra (*ashiru*).

Barcos fenicios representados en un bajorrelieve del palacio de Sargón II, en Dur-Sharrukin (actualmente Jorsabad). Partiendo de ciudades como Tiro, Sidón, Biblos, Ugarit y Beryte, este pueblo navegante y comerciante, heredero de cananeos, filisteos y otras muchas etnias, se proyectó hacia poniente con sus embarcaciones para conquistar todo el Mediterráneo y aun más allá.

Entre las ciudades, Biblos, la más señera, era cuna y ciudad madre de la escritura, dando nombre a la Biblia. En diferentes estratos, sus ruinas son testigo de una larga historia que aún hoy podemos contemplar en el llamado Templo de los Obeliscos, dedicado a Baal. Pero lo que nos resulta más cercano de esta ciudad son las inscripciones de la necrópolis real en alfabeto fenicio o del rey Ahiram, donde reconocemos letras que, pasando al púnico o cartaginés, acabaron incorporándose al alfabeto grecolatino; en concreto, las L, M, N, O, Q y T eran escritas por los fenicios de forma casi igual a la nuestra, mostrando así su proximidad. Biblos, pese a su relevancia, entró pronto en crisis debido al rápido agotamiento de los bosques sirios, y cedió su liderazgo, hacia 1200 a. C. al *dúo dinámico*, Tiro y Sidón.

Sidón era la capital de la ciencia, el Silicon Valley de los fenicios, donde destacaron numerosos sabios: Moccios, Boecio o Zenón de Chipre, inspirador del estoicismo filosófico. Su momento llegó antes del I milenio a. C. como activo centro

comercial y financiero, capaz de distribuir por el Mediterráneo no sólo la riqueza autóctona, sino la aportada por importantes centros productivos sirios, como Damasco o Arvad. Reconstruida varias veces en la proximidad de una península, Tiro destacaba por su puerto y astilleros; según el profeta Ezequiel, a sus muelles y almacenes llegaban plata, hierro y estaño de Tarsis, objetos de bronce y esclavos de Javan, Tuval y Mesec, mulos y cabalgaduras de Dedán, malaquita, púrpura, recamados, lino, coral y rubíes de Edom, trigo, perfumes, miel, aceite y bálsamo de Judá e Israel, hierro, casia y caña aromática de Vedan y Yaván, vino de Jelbon, lana de Sajar y un largo etcétera. Esto confirma su importancia como mercado y activo centro comercial entre Oriente y Occidente durante la primera mitad de este milenio. Pero tal vez lo más significativo sea el siguiente párrafo bíblico del libro de Ezequiel: «Tiro, tú te llamabas; yo soy un navío de perfecta hermosura. En el corazón de los mares están tus confines. De cipreses de Sahir hicieron tus quillas. De cedros del Líbano tus mástiles» (Ez, 27, 3-5). La ciudad alcanzó la plenitud con los descendientes de Agenor, su mítico fundador: el rey Hiram y su hijo Ithobaal, que llegaron a grandes pactos con el rey Salomón de Israel (hijo de David), al que proporcionaron madera para levantar el templo de Jerusalén a cambio de trigo y otros muchos intercambios, y con Sidón para constituir una alianza de ayuda mutua. Hiram y Salomón, además, se asociaron para fundar una compañía naviera que desde Eilat se aventurara por el mar Rojo a la búsqueda del oro de Ofir y el célebre país de Punt (Somalia).

Consolidadas así las bases para la expansión, y a pesar de no pocos avatares históricos, los fenicios se encontraron listos para su gran proyecto, es decir, la espectacular expansión hacia Occidente a través del Mediterráneo, que les convertiría, literalmente, en un pueblo con espíritu y mentalidad a flote, siempre entre la tierra de origen, la mar y los nuevos descubrimientos. El viaje les llevó, en primer lugar, a Chipre, la *Chupros* fenicia, es decir, isla del cobre, donde abrieron factorías en Enkomi, Kitión e Idalión. De allí, hasta la isla de Rodas, *Rodon*, isla de las Rosas, desde la que, dejando Creta por el sur y el Peloponeso por estribor (donde habitaban los aqueos y espartanos, primos lejanos de los fenicios con los que más valía no tener problemas), los fenicios cruzaron el mar Jónico hasta las tierras del sur de Italia y Sicilia oriental, todas reclamadas o en proceso de apropiación por los griegos.

Forzoso era, pues, seguir adelante hacia el canal de Sicilia, tras más de mil millas navegadas por paralelo desde Tiro y Sidón. Allí esperaba a los navegantes fenicios su tierra prometida, Sicilia occidental desde Agrigento hasta Panormo (Palermo), pero, sobre todo, la franja del hoy Túnez en torno al cabo Bon, donde las cansadas naves fenicias penetraron un día, puede que por la tarde, en la espléndida bahía dominada por el promontorio de Sidi-Bou Said para avistar las colinas donde fundaron la más legendaria de sus colonias: Cartago. Todo este litoral, de gran riqueza pesquera hasta nuestros días y que se extiende de norte a sur desde el cabo Bon hasta la isla Djerba, quedó sembrado y colonizado por enclaves fenicios como Útica, Kerkouane, Hadrumetum, Leptis Minor, Thapsus, Mahdia, la propia Djerba e incluso Leptis Magna sobre la Libia actual.

No se detuvieron ahí los fenicios. Lanzados y deslumbrados por la riqueza y bondad de las tierras que encontraban, siguieron adelante, otras mil millas hacia el oeste, para conquistar la costa norte de África, que quedó también sembrada de factorías, como Regius, Igilgili (hoy Argel), Mersa Madaj (Mazalquivir, Orán) o Russadir (la Melilla de nuestros días). Mientras tanto, por el norte, los fenicios ponían pie en la gran isla de Cerdeña, colocando cimientos de enclaves dentro de grandes bahías, como Cagliari (Caralis fenicio) u Oristán (Tharros). Asombrosamente, a pesar de todas las maravillas descubiertas, quedaba aún lo mejor, las islas Baleares, conquistadas desde el puerto de Ibosim (futura Ibiza), y la península ibérica desde el cabo La Nao hasta el cabo San Vicente, tierras ricas y feraces, con puertos magníficos como Cartago Nova (actual Cartagena), Abdera (Adra), Sexi (Motril) y Malacca (Málaga). El gran desafío quedaba entonces ante la proa, las Columnas de Melkart, luego Columnas de Hércules: estrecho de Gibraltar de nuestro tiempo entre sendos promontorios, más allá del cual, e intuyendo la inmensidad de lo que se avecinaba, se implantaron tres importantes bases, Lixus y Tingit (Tánger) sobre el hoy Marruecos, y Gadir (Cádiz) en el siglo XII a. C., sobre una península cuyas riquezas eran las pesquerías de atún y la sal, por no hablar de las legendarias minas de Tartessos. En Cádiz se ha encontrado un sarcófago de estilo sidónico, lo que evidencia la relación con Sidón. A partir de ahí, la incierta mar y la quimera del estaño de Bretaña, denominadas por ellos islas Casitérides.

Situada más allá de las Columnas de Hércules (estrecho de Gibraltar), Cádiz se transformó no sólo en base fenicia para internarse en el valle del Guadalquivir, sino en trampolín y puerto de repostaje antes de abordar las aguas del ignoto océano Atlántico, que sus marinos recorrieron fehacientemente hasta Inglaterra y Senegal.

Los fenicios llegaban a una costa extraña y si detectaban poblaciones próximas, solían dejar sus productos en la playa, retirándose a los barcos por la noche en un fondeo seguro. Al día siguiente, a ser posible, regresaban y comprobaban si la mercancía era aceptada o, lo más significativo, si los naturales habían sacado también la suya a la playa, lo que quería decir intención de comerciar. Era una forma nueva y pacífica de andar por el mundo, tan alejada de otros imperios precedentes y no digamos de las hordas imparables a las que ya hemos visto actuar, desencadenando batallas navales. No obstante, como acto simbólico y en cualquier costa que resultaba apropiada, los fenicios solían levantar altares o estelas, puesto que, tal vez un día, les pudiera interesar reclamarla frente a competidores como griegos o etruscos. Si en viajes sucesivos no surgían problemas, se podía pensar en implantar una factoría con nuevos colonizadores. En plena Edad del Hierro, los fenicios fraguaron así una economía y medio de vida basados en las actividades comerciales y el tráfico de mercancías que les otorgaron opulencia insospechada.

Este pueblo que por propia voluntad y la presión de una tierra siempre abrasada por la guerra (incluso en nuestros días) había decidido colocarse a flote a bordo de sus barcos, con un pie en su ciudad de origen y otro en la que los dioses le tenían reservada, terminó encontrando allende las aguas la tierra prometida donde volver a alzar templos, edificar casas y formar, así e inevitablemente, una nueva urbe, *kart hadasht*, 'ciudad nueva'. Bella historia de promesas, apta para soñadores y que tuvo lugar hace tres mil años a orillas del Mediterráneo, pero cuya realidad, desgraciadamente, fue topar, allá donde se puso pie y tarde o temprano, con rivales contra los que los pacíficos fenicios, luego reconvertidos a cartagineses, tuvieron que acabar luchando a muerte tras haber sembrado de templos dedicados a Melkart y Astarté todo este mar desde Tiro y Sidón hasta Cádiz. A todo se llegará. Pero antes concentrémonos en el vehículo para tales conquistas, los asombrosos barcos fenicios, auténtico salto de progreso desde los barcos de tallos, las naves egipcias y las falúas de remos de micénicos y filisteos.

Al contrario que los cargueros egipcios, de los buques comerciales fenicios tenemos mucha y muy buena información no sólo por las estelas y bajorrelieves encontrados –en los que se nos muestran navegando a toda vela–, sino porque se han encontrado sumergidos, gracias a lo cual se han desvelado sus más íntimos secretos. Incluso disponemos de un cronista inmejorable, el propio Julio César, para hacernos una descripción de los barcos vénetos del Adriático, considerados sus herederos:

> Los navíos enemigos estaban construidos del siguiente modo: su carena era mucho más llana que la nuestra, de modo que no tenían temor a encontrarse atrapados por los bajos fondos en el reflujo. Sus proas eran muy altas y las popas igualmente; en conjunto, eran mucho más apropiadas para hacer frente a la fuerza de las olas y a las tempestades. Construidos con madera de encina, los navíos podían soportar toda clase de choques o fatiga, sus costales eran de un pie de espesor y se mantenían unidos por hebillas de hierro del espesor de un pulgar. Las anclas se mantenían ligadas por cadenas en lugar de nuestros cordajes. Las velas, en lugar de tela, estaban hechas de piel fina y ligera, bien a causa de falta de uso del lino, bien (lo que parece más posible) porque consideraran difícil dirigir sus pesados navíos con nuestras velas a través de las tempestades del océano y sus imperiosos vientos. Cuando nuestra flota se encontraba ante semejantes navíos, su exclusiva ventaja era superarlos en velocidad y en agilidad; todo lo demás favorecía a los barcos enemigos, mejor adaptados y acomodados a la naturaleza de este mar y a sus tempestades. Efectivamente, los nuestros, con sus espolones, no podían con ellos de tan gruesos y sólidos como eran. La altura de su construcción impedía que se les alcanzase fácilmente y, simultáneamente, era un poco incómodo arponearlos. Añadid a esto que si el viento acudía, ellos se entregaban a él, soportaban más fácilmente las tempestades, navegaban seguros sobre los bajos fondos y, aunque el reflujo los abandonara, no temían arrecifes ni estrechos, mientras que todos estos peligros eran para nosotros auténticamente temibles.

Con su sagacidad habitual y experiencia militar, César resume en pocas palabras las enormes –inmensas– diferencias entre los buques de remo que se empleaban (y se seguirían empleando) para combatir durante siglos en el Mediterráneo y el nuevo invento fenicio, el navío mercante de gran volumen y alto bordo de propulsión exclusivamente a vela, que acabaría por proclamarse, con los galeones del siglo XVI y la llegada de la artillería, rey de los mares. Los fenicios habían llegado a la conclusión de que para recorrer grandes distancias por mar cargados con mercancías la baja embarcación de remos era lo menos adecuado. El concepto del barco como vaso, *vessel* en inglés, cuyo tamaño se mide en toneladas (los toneles que caben), es un concepto puramente fenicio, puesto que los comerciantes debían medir cuidadosamente la mercancía que podían meter a bordo para comerciar en costas lejanas. Los astilleros de Tiro construían estos barcos con el inmejorable cedro del Líbano (no con encina, como los vénetos), naves que, gracias a su volumen y fondos planos, podían tenerse en la mar en cualquier condición mucho mejor que una falúa abierta de remos. A pesar de ello, buques de remo –trirremes y galeras– y de alto bordo (mercantes de vela) convivieron en el Mediterráneo durante largos siglos, cada uno con sus ventajas e inconvenientes. Pero los fenicios acababan de incorporar a la flota un nuevo tipo de embarcación, poco ágil y veloz, pero incomparablemente más resistente que todo lo usado hasta la fecha para combatir sobre las aguas.

Factor decisivo para la asombrosa capacidad marinera fenicia en sus grandes travesías marítimas fue la consecución de un tipo de buque, la gaula, muy evolucionado y que se representa en este bajorrelieve grabado en un sarcófago del siglo II a. C. que se encuentra en el Museo Nacional de Beirut, Líbano.

Podían navegar muy lejos llevando y trayendo grandes cantidades de mercancías de otros pueblos.

Y es que la gaula, como los fenicios denominaban a sus embarcaciones, no estaba hecha para la guerra, sino para la navegación a larga distancia y el transporte de mercancías. En un magnífico bajorrelieve podemos ver una de ellas navegando a todo trapo con su gran vela mayor extendida sobre un palo sujeto con jarcia y un cuadrado bauprés encima de la elevada proa sobre el que se alza un botalón para una pequeña cebadera. La popa, en cola de cisne, traspasa elegantemente la toldilla para formar el clásico adorno popel fenicio, el aplustro, por delante del cual se ubicaba la espadilla, que por el lado de estribor (como está mandado; el costado de babor –*port* en inglés– es para atracar al muelle desde tiempos inmemoriales) gobierna la embarcación en la proximidad de una pequeña caseta desde la que, probablemente, se llevaba a cabo el trabajo de pilotaje y astronómico. Una nave, en suma, que cualquier marino de nuestros días habría podido navegar, mostrando la modernidad de su concepción.

No obstante la solvencia de su concepto, aún quedaban dudas sobre las gaulas que ni César ni Homero aclararon con sus escritos. El primero nos habla de «hebillas de hierro de espesor de un pulgar» para mantener unido el maderamen de los costados, mientras que Homero, en la *Odisea*, lleva a Ulises a construir una embarcación de remos ayudado por la ninfa Calypso; cortó y desbastó para ello veinte árboles, los taladró tras pulirlos y enderezarlos, y utilizó clavos y clavijas para unir la tablazón. Luego puso las costillas (cuadernas), las semicubiertas, el mástil, la verga y una espadilla a popa, y protegió los costados con esteras de mimbre. Ambos testimonios acerca de barcos para la navegación de altura han hecho creer durante mucho tiempo que los buques fenicios pudieron estar ensamblados con una especie de clavos o grapas metálicas, cuando en realidad no se sabía nada sobre el particular.

Hizo falta que se descubrieran en 1988, frente a la costa de Mazarrón y apenas a cincuenta metros de la orilla y tres de profundidad, dos barcos fenicios, datados por carbono-14 en el Centro de Isótopos de Onderzoeck, en Groningen (Holanda), entre los años 760 y 500 a. C. Teniendo en cuenta que Mazarrón queda a pocas millas al oeste de Cartagena, puerto fenicio por excelencia, nada tiene de extraño el hallazgo. Parece ser que se encontraban bajo la arena de la playa, rodeados de fragmentos de cerámica y con la madera cubierta por pedazos de posidonia muerta que la sellaron, protegiéndola. Del primero y más cercano a la costa se conservan cuatro metros de la quilla y un pedazo de carena con sus cuadernas correspondientes. La construcción de un puerto deportivo en la contigua Punta de la Rella alteró la dinámica litoral del yacimiento y las aguas dejaron los restos al descubierto, frente a la llamada Isla de Adentro.

Apercibidos los arqueólogos del tesoro histórico que acababa de revelarse, se llevó a cabo, durante varios años, una actuación completamente profesional que concluyó con la extracción de los restos de esta nave y su transporte al Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena. El otro barco, de 8 metros de eslora y 2,25 de manga, hundido a más profundidad, se conserva de momento en un sarcófago protector hasta que se decida su extracción. Lo importante de estos dos barcos –los terceros más antiguos descubiertos tras la barca solar de Keops y el barco de Uluburum– es todo lo que han revelado, especialmente, del aspecto constructivo. Se descubrió que los fenicios empalmaban la tablazón con un sistema de lengüeta encajada en la correspondiente muesca del tablón adjunto, que se aseguraba con un pasador, quedando solidarios por unas ligadas de fibra vegetal pasadas por ambos. Así pues, el forro de los barcos fenicios iba encastrado, empernado y cosido, dando así al conjunto de tracas una solidez de la que ya se hizo eco el propio Julio César. Sobre este forro se disponían cuadernas cilíndricas, y el exterior del casco se pintaba con pez (betún) para impermeabilizarlo y calafatear posibles grietas. El conocimiento de todos estos detalles permite saber por qué los barcos fenicios eran tan robustos, podían soportar grandes cargas y afrontaban largas navegaciones de altura.

Muchas tuvieron que ser las peripecias y hazañas de navegación protagonizadas por embarcaciones semejantes en aguas del Mediterráneo. Pero apenas nos ha llegado testimonio de algunas de ellas, en las que se mezclan política, comercio, emigración y exploración, aparte de la propia navegación. En 805 a. C. el Imperio asirio presionaba sobre Tiro, exigiendo el pago de tributo. La ciudad, tradicionalmente, se había negado, pero el rey Pigmalión, encabezando una facción aristocrática, decidió ceder, perdiendo así la independencia. La oposición se congregó en torno al sumo sacerdote de Melkart, cuñado del rey, pues estaba casado con su hermana Elisa, también conocida como Dido. Las discusiones debieron derivar en acusaciones que llevaron a Pigmalión a ordenar el asesinato del sacerdote; sabiéndose la siguiente en la lista, Dido organizó una noche –se supone que en connivencia con los capitanes fenicios– la fuga del puerto y consiguió arrastrar a la mitad de la flota de Tiro en pos de su buque insignia.

Tras una escala en Chipre, siempre socorrido para los adoradores de Melkart,

hubo un oscuro episodio en el que, por órdenes de Dido, el burdel sagrado tuvo que echar el cierre y las ochenta *vírgenes* de Astarté pasaron a bordo de la flota para contento de los expedicionarios. Mil millas al oeste les esperaban la bahía, colinas y lagunas donde fundaron una nueva ciudad, *Kart Hadasht*, Cartago para la posteridad, cuyos terrenos logró Dido negociando con los libios. Había allí una pequeña factoría, denominada Kambe, y Dido aseguró a los libios que sólo deseaba adquirir los terrenos que abarcaran unas cuantas pieles de toro. Los libios aceptaron y entonces la astuta fenicia hizo tiras con las pieles, abarcando un enorme espacio; a los africanos, desconocedores de la agrimensura y con buen sentido del humor, les hizo gracia el ingenio de la mujer, y la ciudad con más futuro de los siguientes cinco siglos quedó fundada entre el cabo Gamart y La Goleta, con un magnífico puerto mercante y militar, el templo de Tanit y, erigiéndose en centinela, lo que hoy es el pintoresco poblado (alicatado de restaurantes) de Sidi-Bou Said. La ciudad de Túnez actual se ubica no sobre estos restos –donde está el barrio diplomático–, sino por fuera de las murallas, entre lagunas con un canal dragado para que los barcos puedan llegar a ella como un día llegaron a Cartago las gaulas.

Fundada por la reina Dido (Elisa) en 805 a. C. con fenicios huidos de Tiro por la presión asiria, Cartago resplandecería durante 650 años como la metrópoli marítima y comercial más destacada del ámbito Mediterráneo. Hoy sus ruinas vegetan enterradas bajo los cimientos del barrio diplomático de Túnez.

Por su carácter mítico y legendario, la fundación de Cartago merecería, como epopeya humana, una buena película, saturado como está el cine de aventuras de pioneros norteamericanos en circunstancias mucho menos dramáticas. De hecho, Cartago, dado el sentido mesiánico y la capacidad de sacrificio inducidos por la religión fenicia, no empezó su andadura sin tragedias, pues cuando a un líder le iban las cosas mal, lo mejor que podía hacer era ir al templo de Tanit y arrojarse a las llamas, igual que los romanos se cortaban las venas. Así pereció la heroica Dido, mujer para la historia, dejando el norte de África fecundado con la semilla de una civilización, los cartagineses, que acabarían desafiando a Roma, el mayor poder naval y militar del Mediterráneo, en tres sangrientas Guerras Púnicas, que se libraron de 264 a 147 a. C. y de cuyas más importantes batallas navales nos ocuparemos.

El proyecto fenicio de gran expansión hacia el Mediterráneo occidental se desarrolló durante dos siglos, entre los años 800 y 600 a. C., con especial incidencia hacia la mitad de este período como consecuencia del sometimiento de Tiro y Sidón por los asirios en 681. Sólo veintisiete años después, los fenicios fundaron en la más meridional de las islas Baleares y mayor de las Pitiusas la base fortificada de Ibosim, luego Ebusus romana e Ibiza de nuestros días (la Vila) con un excelente fondeadero y nudo de comunicaciones para llegar a Numidia e Iberia, donde Andalucía fue colonia clave durante muchos años. En 610-605 a. C., tras el derrumbe de los asirios en el trono de Egipto, llegó el faraón Necao al trono con la llamada dinastía Saítica (por la ciudad de Sais), el cual, queriendo conocer los límites de sus fronteras, encargó a los navegantes fenicios la circunnavegación de África. Estos zarparon del mar Rojo y, en sentido de las agujas del reloj, cruzaron el cabo de Buena Esperanza para, aproando al norte, cruzar a su debido tiempo las Columnas de Melkart pero en sentido opuesto, culminando felizmente el encargo del faraón en el delta del Nilo.

El propio Heródoto, que se hace eco de la aventura, se muestra escéptico por las observaciones celestes que trajeron los anónimos nautas. Posteriormente, sin embargo, se les ha otorgado fiabilidad, pues dichas observaciones son precisamente las que experimentaría alguien que circunnavegara el continente africano, desconocidas por Heródoto. Existen, no obstante, otros puntos no clarificados de la mayor importancia: cómo se dobló el cabo de Buena Esperanza con embarcaciones de espadillas tipo gaula cuando el primer navegante que dio la vuelta al

mundo, Juan Sebastián Elcano, con la nao *Victoria* mucho más moderna, estuvo a punto de no lograrlo; cómo eludieron el *saco* de Nigeria desconociéndolo previamente o el banco del Arguín, sobre la costa mauritana, donde varó, muchos siglos después, la fragata *Medusa*. Por último, cómo pudieron emprender sin conocerla la ruta de las Azores para el regreso al Mediterráneo por el estrecho de Gibraltar, pues –como muchos desconocen– la ruta directa de Canarias a la Península es casi imposible por los vientos alisios de nordeste, que soplan constantemente en dirección contraria. Cuestiones, en fin, que jamás se plantearía un historiador que no fuera navegante y desconociera cómo han de planificar sus derrotas los barcos de vela.

La siguiente aventura exploradora, no podía ser de otra manera, tenía que partir de Cartago. Siglos después, Diodoro dejó escrito acerca del estaño que se producía en Belerion (Bretaña), afirmando Estrabón lo siguiente: «Los fenicios de Cádiz comerciaban con las islas Casitérides», tomadas estas últimas como las islas Scilly, es decir, Inglaterra. Por último Avieno aseguró que, durante el reinado de Argantonio (654-543 a. C.) los tartessos, es decir, los fenicios, viajaban a Bretaña en busca del estaño, lo que respaldaba la afirmación de Estrabón. Para afianzar definitivamente los caminos del norte se remitió al otro lado de las Columnas de Melkart a Hamilcón con la consigna de hallar la fuente del ámbar en aquellas remotas tierras. Siempre según Avieno, el marino cartaginés llegó a Cornualles, donde los nativos construían embarcaciones de cuero (los famosos curraghs del explorador y escritor británico Tim Severin), desde donde empleó dos días en navegar hasta la isla sagrada de los ibernias (Irlanda). Hamilcón estuvo cuatro meses en la de los albiones (la propia Inglaterra) y, según el arqueólogo Heinrich Schliemann, navegó luego hasta el Báltico, donde consiguió el famoso ámbar báltico que el último descubrió en tumbas fenicias.

Pero la gran expedición cartaginesa de la que ha quedado memoria fue el llamado Periplo de Hannón de 450 a. C. (cuando ya se habían consumado las batallas navales que consignaremos a continuación y también Salamina), que partió con la consigna de llegar por mar a los países de Libia y, en concreto al oro, marfil y *ébano* (los esclavos) del Senegal. Desde Cartago, y abriéndose paso por desiertos y territorios inexplorados gracias a una tribu de nómadas llamados garamantes, las caravanas cartaginesas cruzaban el Sahara y Mauritania hasta Senegal y el país de Bambouk, famoso por sus minas de oro. Pero era un camino enormemente dificultoso, cuyos costes se llevaban prácticamente las ganancias invertidas, así que los fenicios cartagineses decidieron emprender la expedición por vía marítima, en la que eran tan peritos. La narración original grabada en piedra del templo de Melkart en Cartago resultó completamente destruida por los romanos, así que hemos de conformarnos con traducciones griegas caracterizadas por su imprecisión.

Para empezar nos dicen que Hannón embarcó treinta mil hombres y mujeres en sesenta pentecónteras, es decir, embarcaciones de cincuenta remos que utilizaban los griegos a la sazón. En primer lugar, si embarcamos tal número de pasajeros en tan pocas naves, se hubieran ido todas a pique inmediatamente; en segundo término, no se comprende que Hannón, disponiendo de cómodas gaulas oceánicas, tuviera el capricho de zarpar para el ignoto océano Atlántico con las mucho menos prácticas embarcaciones de origen griego. Así que tendremos que suponer (no sin temor a equivocarnos) que la expedición de Hannón se componía de sesenta gaulas, en las que embarcaron unas tres mil personas entre oficiales, aristócratas, marineros y colonos de Cartago.

Doblaron las Columnas de Melkart y empezaron a fundar bases provisionales y factorías a lo largo de la costa Atlántica marroquí; la más notable, en principio, fue Lixus, en la margen opuesta del torrente Draa, donde se encuentra Larache. Los lixitas se mostraron amistosos y cooperativos y se unieron a la expedición como guías. A tan sólo una jornada de navegación del estrecho, encontraron lagunas y prados en las que pastaban elefantes, toros y fauna salvaje. También unos singulares trogloditas, puede que antepasados de los bereberes, cuyas cuevas aún hoy se encuentran aguas arriba del Draa. Más al sur, tras una amplia faja de desierto, un gran río y una isla, que pudo ser la de Gorée en Dakar, utilizada como base. Desde allí penetraron por el cauce del que probablemente era río Senegal, y luego el Gambia, donde habla de cocodrilos e hipopótamos.

Llegados a este punto, la narración se torna tenebrosa: islas con fuegos, torrentes llameantes y, para terminar, el ardiente Carro de los Dioses, relacionado con el remoto volcán Camerún. Mazel, sagazmente, nos advierte de que en este momento Hannón había alcanzado su objetivo, es decir, el país de Bambouk, rico en oro, por lo que sólo le interesaba dejar constancia de peligros y terrores desconocidos para que otros audaces no quisieran emularle, violando así secretos del Estado cartaginés. De hecho, la conclusión con la captura de tres gorilas hembras –cuyas pieles llevó como trofeo a Cartago– parece formar parte también de esta cortina de humo a la que se enfrentaron los audaces navegantes cartagineses, queriendo evidenciar las hazañas pero obligados a guardar celosamente sus secretos.

Con el inicio de la Edad del Hierro y las invasiones aqueas y dorias en Grecia (de cuya presión derivará la desordenada expedición a Egipto de los Pueblos del Mar) apareció en la península itálica, superponiéndose a la prehistórica cultura de Villanova precedente, una civilización sorprendente y de origen desconocido, aunque se supone indoeuropeo: los rasennas o tirrenos, a los que los griegos –como siempre– asignaron su definitiva denominación de etruscos, con notables avances, como la fundación de organizados núcleos urbanos, el conocimiento del arco y la bóveda, arte muy desarrollado y un liberal papel de privilegio de la mujer en la sociedad. Lo más sorprendente de esta nueva etnia, implantada entre los ríos Arno y Tíber o desde Florencia hasta Roma (la Etruria), era que sentía auténtica pasión por la adivinación y los vaticinios, siendo el *aruspex* o arúspice un verdadero personaje de la sociedad.

Prácticamente de forma paralela a la conquista del Mediterráneo occidental y las Columnas de Melkart por parte de fenicios y cartagineses, los etruscos se lanzaron por su parte a la expansión por la península itálica como consecuencia de la explotación del cobre y hierro toscano, compitiendo con fenicios y griegos. Hacia el sur, llegaron a Campania, donde fundaron Capua y Pompeya, hacia el norte al valle del Po hasta el Adriático, que recibió precisamente nombre por el enclave de Adria, próximo a Venecia. Bolonia, Mantua, Rávena y Módena florecen a su paso. Pero, en 474 a. C., su avance al sur fue detenido por los corintios (griegos) de Siracusa, que, al mando de Hierón, los derrotaron en Cumas, cerca de Nápoles. Los galos también, desde el norte, presionaron desde Liguria, y se inició así la contracción del Estado etrusco que llevaría a su posterior desaparición o absorción dentro del propio y pujante Estado romano.

En sus buenos tiempos, sin embargo, los etruscos llegaron a dominar desde Génova hasta Pompeya; aunque no fueran cultura marítima, este dominio les llevaba, casi inevitablemente, a apropiarse de enclaves como la isla de Elba, Capraia o Pianosa, incluso Montecristo o la isla de Giglio, famosa en nuestro tiempo por el naufragio en sus costas del *fun-cruiser Costa Concordia*. Más allá, y dentro del perímetro de influencia etrusca, la isla de Córcega, con el dedo índice de la península de Bastia señalando el golfo de Génova, en cuya punta está el islote Giraglia. Como los fenicios ya se habían apoderado de Cerdeña, al sur, Córcega aparecía como tierra de nadie que era necesario llevar al orden lo antes posible.

Sin embargo, cuando los exploradores fenicios y etruscos llegaron a la costa oriental corsa se encontraron con que ¡ya estaba ocupada! Eran los griegos focenses, que, originales de esta ciudad de la costa hoy turca, hacia el año 600 a. C. se habían visto desplazados por la avasalladora expansión persa y habían tomado con sus frágiles embarcaciones de remos el mismo camino emprendido por los fenicios. Tras una auténtica peripecia que les llevó a cruzar el mar Jónico, estrecho de Mesina y mar Tirreno, llegaron al valle del Ródano y en su desembocadura fundaron la ciudad de Massalia. Se habían ido tan lejos, sin embargo, que si no querían verse aislados de sus paisanos más próximos, en Sicilia, debían mantener expedita la ruta del mar Tirreno y estrecho de Mesina. Para ello era imprescindible implantar una base en la costa oriental de Córcega, con peligro evidente de lo que acababa de suceder, es decir, topar de narices con fenicios y etruscos.

Estos, unidos contra los intrusos en sus dominios, decidieron no andarse con tonterías y expulsarlos sin contemplaciones. En 537 a. C., una gran expedición aliada compuesta por alrededor de ciento diez barcos fenicio-etruscos marchó contra el puerto corso de Alalia (hoy Aleria) para expugnarlo con la excusa de que se había convertido en refugio de piratas. Los focenses, sorprendidos, botaron sus naves, unas sesenta, que tenían varadas en la costa; se trataba de sencillos monorremes descendientes de las grandes falúas de las guerras micénicas, a las que los griegos denominaban pentecónteras como consecuencia de llevar medio centenar de remeros distribuidos entre las dos bandas. Desde el invento del espolón proel en el año 1000 a. C. (es decir, con la Edad del Hierro, que permitía fabricar estos apéndices metálicos para luego montarlos en las proas y desventrar las embarcaciones enemigas), la nave de remos había visto multiplicada su capacidad ofensiva, antes reducida al valor y empuje de los soldados que, aparte de los remeros, podía llevar a bordo. De esta forma, aunque la flota focense fuera inferior en número, podemos aventurar que su capacidad ofensiva superaba holgadamente a la de sus enemigos.

Representación interesante de un combate entre focenses y cartagineses en una vasija pintada por Aristonoto (2.º ¼ s. VII a. C.). Museos Capitolinos, Roma. El buque griego (izda.) parece usar el clásico espolón, pero el de Cartago utiliza en su proa un arma muy parecida al posterior *corvus*, evolucionado al *árpax*, romano. En Alalia (Córcega), en 537 a. C., unidos focenses y griegos vencieron a los etrusco-fenicios.

Cabe preguntarse de qué tipo de buque disponían los fenicio-etruscos. Teniendo en cuenta que los etruscos no eran civilización marítima y los fenicios manejaban habitualmente las gaulas mercantes, podemos sospechar que se trataría de un núcleo de embarcaciones de alto bordo, veleras y con hombres de guerra, acompañadas de ágiles falúas o liburnas para escolta y desembarco, posiblemente menores que las pentecónteras y casi todas –si no todas– desprovistas de espolones. En estas condiciones, el resultado final que cuentan las crónicas no puede extrañarnos en absoluto: los barcos griego-focenses, con una táctica superior a la de los fenicio-etruscos, derrotaron por completo a sus enemigos, pero a cambio de la pérdida de la mayor parte de su flota, unas cuarenta embarcaciones destruidas. Sin embargo, no informan sobre esta táctica ni ofrecen detalles sobre las maniobras o fases del combate. Es posible que, al principio, los focenses sorprendieran a los grandes buques fenicios al hundirles sus mejores gaulas a base de contundentes espolonazos, pero conforme las pentecónteras iban quedando trabadas en la obra viva de las naos enemigas, atrapadas en la melé, eran atacadas desde arriba y acosadas por los esquifes ligeros fenicio-etruscos, que terminaban por reducirlas, volcarlas o aniquilar a la tripulación. De esta manera, cada trierarco o comandante de pentecóntera tenía que valorar juiciosamente cómo llevaba a cabo cada embestida y de qué apoyos disponía para escapar del ataque una vez sentenciado el buque enemigo. Lo más efectivo, sin duda alguna, sería atacar por escuadrones, apoyándose unos a otros para abrir brecha y crear espacio de escapada a fin de retroceder a remo después de clavado el espolón.

Seguramente, el resultado de la batalla de Alalia nos habla de que los focenses lucharon con mucha mayor combatividad que sus enemigos, pero que estos supieron envolverles para, aun sufriendo grandes pérdidas, neutralizar lo mejor de su flota y el arma secreta letal, el espolón proel. La victoria focense resultó así pírrica, obligando a los griegos a retirarse a sus bases en la Provenza, donde quedarían definitivamente aislados de sus bases, aunque Massalia (hoy Marsella) prosperara como colonia en tierra gala. Los etruscos ocuparon la posición (Córcega) y la mantuvieron hasta su decadencia definitiva, beneficiándose así de la ayuda fenicia, que finalmente había llevado a los marinos de Tiro a enfrentarse con los primos lejanos griegos, cuando habitualmente rechazaron esta posibilidad en su amplísima exploración mediterránea.

Volverían a hacerlo algunos años después. Córcega (Kyrnos para los fenicios) había quedado afianzada, pero la pugna por Sicilia proseguiría durante muchos años. Cuando los griegos atravesaron un momento crítico en 480 a. C. como consecuencia de la invasión de la Grecia continental por parte de los persas de Jerjes I (es decir, en los mismos días de la batalla de Salamina), Cartago resolvió pasar al ataque del norte de Sicilia a fin de dejarla libre de griegos. El tirano de Agrigento, Terón, se había hecho fuerte al este de Palermo, entre el cabo Zaffarano y Punta Cefalú, un sencillo enclave conocido como Hímera, hoy Término Imerese por las aguas termales donde se adentra en la mar un dique de abrigo simple sobre el bajo San Giovanni. Para marchar contra él, se encomendó a Amílcar Magón una gran expedición de varios cientos de barcos de guerra y transportes de tropas con treinta mil soldados a bordo.

A estas alturas, los cartagineses, habituados al modo griego de combatir, tenían ya sus propios trirremes, dotados de largos espolones de proa, aunque como fenicios siempre se habían sentido más cómodos con las grandes embarcaciones veleras. El convoy resultó sorprendido por un temporal en el mar Líbico y se perdieron muchos transportes, especialmente de caballería y carros de guerra. Por fin, Amílcar logró alcanzar Palermo e inició el desembarco. Mientras tanto, Terón no había perdido el tiempo y había mandado aviso al tirano de Siracusa, Gelón, también griego y que se dio cuenta de lo que estaba en juego (el futuro de Sicilia), pero que no pudo acudir en auxilio de Atenas y la flota congregada contra Jerjes por Temístocles. Haciéndose cargo de la emergencia, ordenó a sus naves entrar por Mesina para sorprender a los invasores desde el este, mientras emprendía la marcha por tierra en socorro de Hímera con una fuerza similar a la cartaginesa y cinco mil jinetes de caballería.

Amílcar Magón se encontró en Hímera con una situación parecida a la de César en Alesia: llevar a cabo un cerco mientras eres cercado. Montó una gruesa empalizada para el ejército mientras los barcos menos operativos eran puestos en seco en la playa. Los demás los envió, al mando de Anaxilao, rumbo a Cartago por el estrecho de Mesina en busca de refuerzos y provisiones. De esta forma, cuando Gelón llegó a Hímera, se encontró al enemigo encerrado en su campamento fortificado, con foso y empalizada, pero muy mermado de fuerzas y sólo con una parte de la flota como salvación en caso de retirada; con el resto, Anaxilao encontró la flota griega en el estrecho de Mesina, cerrándole el paso. La situación amenazaba estabilizarse cuando Gelón, utilizando una estratagema, en la época fenicia de los sacrificios logró introducir en el campamento refuerzos como si fueran de Selinonte (según Polieno), desatando así un ataque desde dentro y fuera. Amílcar pensó que estaban perdidos y se arrojó a las llamas, lo que fue el principio del desastre y el fin de la invasión cartaginesa, quedando los púnicos definitivamente expulsados de Sicilia.

A pesar de estos dos choques, sin embargo, resultan significativas las escasas fricciones de fenicios y cartagineses contra otras civilizaciones en expansión. Con los etruscos se llegó a un buen acuerdo; con el resto de los pueblos se comerciaba. Sólo contra los griegos se combatió y las hostilidades cesaron cuando quedó claro que Córcega sería etrusca y Sicilia griega. Pero el perímetro defensivo cartaginés sobre lo que hoy es Túnez quedaba demasiado comprometido con Sicilia en otras manos, por lo que dos siglos después se volvería a intentar su conquista, lo que provocó la Primera Guerra Púnica (264-241 a. C.), que costaría a Cartago no sólo la definitiva pérdida de la ínsula en disputa, sino también la de Cerdeña, al noroeste.

Concluimos así este breve repaso de la primera potencia naval de la historia, Fenicia, forzada a emprender los caminos de la mar por circunstancias étnicas y bélicas que quedaron fuera de su alcance, pero en los que los fenicios demostraron una solvencia, competencia y soltura muy superior a otras civilizaciones contemporáneas e incluso posteriores, convirtiéndose en grandes exportadores de cultura. Mas la expansión, por muy lejana que fuera, no les libró del estigma de la guerra y la violencia, que les alcanzaba allí donde llegaran, salvo en muy lejanos confines, como Gadir y Tartessos. Lección que otras civilizaciones aprenderían, prefiriendo combatir a dejarse expulsar. Como última consideración, quedaría la gran incógnita que no falta en cada libro que trata sobre los hombres rojos fenicios: ¿llegaron a descubrir América antes de Cristo?

Resulta, desde luego, tentador responder afirmativamente, puesto que disponían de los barcos y logística naval necesaria para el tiempo de navegación a emplear, a diferencia de sus competidores, los griegos. Sin embargo, existen peros importantes, como su desconocimiento del pilotaje atlántico y las rutas de los vientos (*Pilots Charts* de la época) que Cristóbal Colón se cuidó muy bien de investigar a fondo antes de zarpar de Sanlúcar para su histórica travesía transatlántica. Carecieron también de información sobre las rutas de retorno, por lo que les habría resultado casi imposible volver. Sus conocimientos astronómicos tal vez fueran insuficientes para emprender un viaje semejante, manteniendo un rumbo hacia el oeste. La propia experiencia de la travesía hace surgir otras dudas importantes, ya comentadas: ¿los timones tipo espadilla hubieran aguantado correctamente tantos días de navegación con vientos de popa y largo, trabajando constantemente en el Atlántico? La gaula, al fin y al cabo, era un buque resistente, pero mediterráneo, puede que no idóneo, por trimado y construcción, para el océano Atlántico. ¿Un casco cosido habría sido lo mejor para afrontar navegaciones de altura? No se puede, pues, afirmar que los fenicios no llegaran a América, pero resulta poco probable, quedando por completo fuera de su tiempo.

El día de Salamina (480 a. C.)

EL PUEBLO DEL MAR

Habíamos dejado al futuro pueblo griego del período arcaico, Pelasgos o Pueblo del Mar (frente al País del Mar elamita del golfo Pérsico) estremecido tras la partida hacia Oriente de la horda de los Pueblos del Mar. Eran, como estos, gentes en cuyos antecedentes estaban los minoicos cretenses, los aqueos del continente y los bárbaros dorios, además de otras muchas razas, como lidios, shekelesh, pelesets y un largo etcétera. Pueblo marinero hasta la médula en cuyo paisaje era difícil desplazarse unas millas sin acabar encontrando las olas, pronto se embarcó en plena expansión hacia el este y oeste, el mar Egeo por un lado y el Jónico por el otro. Llama la atención, no obstante, que tratándose de una etnia más tosca que la fenicia, con la agricultura y ganadería como actividades básicas de subsistencia y recortado bagaje cultural frente a aquella, además de haber llevado a cabo una expansión mucho más limitada con embarcaciones a remo (inferiores a las de los fenicios para navegación a larga distancia) se considerara a sí mismo Pueblo del Mar señalado por la providencia para la conquista de las costas del Mediterráneo, floreciendo con enorme empuje desde sus ciudades de origen. Hay en ello, desde luego, enorme desconsideración –desde la perspectiva marítima– hacia los colonizadores fenicios precedentes, tal vez por proceder estos de Oriente, convertirse en enemigos y acabar con el tiempo barridos del mapa.

Sea como fuere, de forma ligeramente posterior a los fenicios, aunque solapándose con ellos en numerosos lugares –como en la península itálica y en Sicilia–, los griegos del período arcaico emergieron como potencia naval en ciernes lanzándose a las rutas del mar en búsqueda febril de nuevos enclaves y colonias. Los orígenes egeos se sitúan, como es sabido, en Creta, la Grecia continental y el cercano archipiélago de las Cícladas. Pero la Gran Colonización griega tuvo lugar de 770 a 520 a. C. Partiendo de ciudades como Eubea, Corinto, Megara, Rodas y Esparta, los aqueos, egeos y dorios colonizaron el sur de la *bota* italiana, la isla de Sicilia e islas del Jónico; desde Andros, Paros, Quíos y Mileto se colonizaron igualmente el mar Egeo y el Helesponto (Dardanelos). Por último, grupos procedentes de Focea, Tera, Egina y Cnido –entre otras– se implantaron en la lejana Galia (Massalia), África, Córcega (como sabemos por el capítulo anterior) e incluso en el litoral catalano-levantino de la península ibérica.

El propósito del comercio, evidentemente, estaba muy presente en estos viajes, pero las formas no eran –ni por asomo– los hábiles sondeos fenicios, sino un claro procedimiento de apropiación y conquista. Los helenos de esta oleada colonizadora, poseedores del ágil alfabeto fenicio consonántico mejorado con las oportunas vocales griegas, reverenciando a los dioses pero también y sobre todo a los héroes (y, por lo tanto, las hazañas de guerra), no crearon ciudades nuevas, como los fenicios, sino dependientes de las metrópolis de origen, a las que servían en régimen de colonias para principal aprovechamiento de aquellas. El pragmatismo helénico, revestido del ideal democrático que tanto agrada a los cronistas pero nunca alcanzado en puridad, se extendió por las aguas del Mediterráneo.

Las trazas más dominantes y militaristas de este nuevo poderío marítimo, naval y comercial no podían dar otro resultado que la más grande batalla naval de la Antigüedad, Salamina, cuando tocó enfrentarse con otro imperio presuntamente superior. Dos son los elementos que permiten llevar a cabo el notable proceso expansionista: una organización social desarrollada, como ya tuvieran los fenicios, sin la cual el impulso exploratorio habría sido mero espectáculo; y un nuevo tipo de guerra original y fruto de las invasiones aqueas y dorias, que en tierra podríamos denominar el desarrollo del hombre acorazado, hoplita, mientras que en la mar la invención del gran y potente buque de guerra, el trirreme, era muy superior a las canoas minoicas, las barcas de cuernos micénicas, las falúas remeras aqueas y la pentecóntera doria, conocida también esta última como monorreme. Sobre estos pilares fundamentales, los griegos arcaicos, dispersos y diversos pero unívocos en lo tocante a cuestiones de base, conformaron su imperio, llevaron a cabo sus conquistas, derrotaron al gran imperio oriental y se las arreglaron ellos solitos para autodestruirse en interminables cuitas y sangrientas trifulcas internas en un plazo no superior a los tres siglos. Pero el brillo de su civilización y cultura, tan esplendente como el de una supernova, todavía es capaz de deslumbrarnos aun siendo conscientes de que aquella estrella, de la cual nos llega la luz, no existe ya más que en las sólidas ruinas que pueblan las orillas del Mediterráneo en toda su longitud.

Combate entre Héctor y Aquiles representado en una crátera de Ática (Grecia) de figuras rojas (490-460 a. C.). Museo Británico, Londres. Ambos van equipados con la panoplia hoplita, casco, lanza, espada y el escudo (*hoplon*) que les daba nombre. Toda esta parafernalia se trasladó inevitablemente al mundo naval, y en concreto a los trirremes, que eran buques hoplitas.

En la centuria del año 700 al 600 a. C., mientras los fenicios consolidaban Cartago poniendo pie en Córcega y la península ibérica (además de prepararse para asumir el desafío de las Columnas de Melkart), cuatro aldeas del Peloponeso de arraigada ascendencia doria –Pitana, Cinosura, Limnas y Mesoa– se unieron sobre el valle del Eurotas para constituir la legendaria ciudad de Esparta, que pronto tendría una constitución (Retra) y dos reyes, uno administrativo y otro militar. La nueva ciudad, aunando conservadurismo agrario ancestral con una intensiva vocación castrense y avances políticos como las magistraturas de los éforos, el consejo de los gerontes (ancianos) y la legislación de Licurgo, pronto, de la mano del rey Teopompo, pudo apoderarse de Mesenia y convertirse en líder del Peloponeso. En el resto de las ciudades griegas el panorama democrático tampoco era alentador: el rey Fidón mantenía la corona en Argos, los tiranos Cipselo, Periandro y Psamético gobernaron Corinto sucesivamente, Clístenes mantenía las riendas en Sición y Megara estaba bajo el yugo de Teágenes. Una ciudad del Ática, sin embargo, sostuvo un curso levemente distinto, que la llevaría, con el tiempo, a proclamarse cuna de la democracia: Atenas.

Cuando los atenienses se deshicieron de sus reyes en 683 a. C., los legisladores Dracón y Solón trataron de dotarles de un conveniente aparato legislativo, mientras la urbe crecía desmesuradamente gracias al comercio marítimo. Así, la polis griega, entendida no como la ciudad, sino como la organización de la vida en común (ciudad y campo), fue tomando entidad propia, con los *politai* o ciudadanos como elementos básicos, la *politeia* o constitución (Retra en Esparta) como ley de leyes, la *ekklesía* como asamblea de ciudadanos –de donde deriva la palabra iglesia– y el *bulé* como consejo de gobierno, que al celebrarse en la colina de Ares terminó denominándose Areópago. Los magistrados eran los arcontes, que se ocupaban de los servicios públicos, mientras que las capas sociales estaban divididas en pentacosiomedimnos o terratenientes, *hippeis* o caballeros, *zeugitas* o campesinos y *thetes*, siervos y pobres. Esparta mantenía un orden distinto, consecuencia de su diferente organización: los *espartiatas* o iguales eran los ciudadanos normales, modestos terratenientes siempre acuartelados, entrenándose y listos para la guerra; los *periecos* o habitantes periféricos a Esparta, que no eran ciudadanos; y los *ilotas*, esclavos adscritos a la tierra que trabajaban, cuya vida no valía nada. Una organización social mucho más rígida que la ateniense y, por tanto, condenada a evolucionar poco y quedar anticuada.

Los atenienses tampoco lo tuvieron fácil: pese al esfuerzo de los legisladores, en 560 a. C. un tirano, Pisístrato, se hizo con los mandos, proporcionó a la ciudad un largo período de prosperidad, pues no incurrió en arbitrariedades ni abusos de poder, y fomentó las obras públicas y los juegos festivos (a los que los griegos eran muy aficionados, de los cuales los más famosos eran los Olímpicos, celebrados en el santuario de Zeus en Olimpia, y los Píticos, en honor del dios Apolo en Delfos, aunque también existían los Ístmicos y los Nemeos) y fortaleció la moneda. El fallo vino a su muerte en 527 a. C., cuando sus hijos Hiparco e Hipias heredaron la tiranía para descontento de los demócratas, que asesinaron al primero en 514 a. C. Hipias quiso endurecer el régimen y vengarse de los tiranicidas, Aristogitón y Harmodio, dando así oportunidad a un miembro de la tribu de los Alcmeónidas, Clístenes, para llamar al rey Cleomenes de Esparta en ayuda de los demócratas, lo que permitió expulsar a Hipias en 510 a. C. El tirano hijo de tirano emprendió, rabioso, el camino del destierro y muy pronto se pasó al campo enemigo, el formidable Imperio persa. No sería el último griego capaz de traicionar a su patria por un desplante.

Libre de tiranos, Atenas trató de emprender el camino de la democracia. Clístenes fomentó la representación ciudadana de los *politei* en las instituciones y

fortaleció el Consejo. Pero Esparta, antes aliada, viendo la deriva *progre*, se alió con los aristócratas de Iságoras, que desalojaron a Clístenes del poder en 508 a. C. Ahora los desterrados fueron los demócratas, que vieron suprimido el gran Consejo. Pero el pueblo ateniense se rebeló contra Iságoras y Cleomenes, obligándoles a encerrarse en la Acrópolis y entregar las armas para poder salir con vida. Clístenes pudo entonces regresar al poder con todas las de la ley, poniéndose todos los cimientos democráticos a partir de 507 a. C. El principal punto débil de esta incipiente democracia, prácticamente en pañales, era que ponía Atenas en manos de instituciones y líderes que nunca estaban de acuerdo; sin ir más lejos, la dirección política y militar correspondía a diez diferentes *strategos*, cada uno de los cuales decía una cosa distinta. Esta Torre de Babel helena podía haber sido una circunstancia política incluso divertida en tiempos de paz (a pesar de la ruina generalizada que suele acarrear), pero con el Imperio persa cerniéndose sobre el mar Egeo se demostró, simple y llanamente, una temeridad.

Por último, queda hablar de los dioses y creencias griegos, de lo que nos absolverá el lector, pues es y ha sido tema de libros enteros. Los dioses formaban parte de la vida griega como los hechos de cada día; no es raro encontrarlos compartiendo con los hombres sus aventuras, penas y alegrías, teniendo rencillas entre ellos o poniéndose palos en las ruedas como vulgares adolescentes. Del Caos había emergido Gea, que, del Ponto, tuvo a zoológicas curiosidades como harpías, nereidas y gorgonas, que habrían hecho la delicia de Charles Darwin. Por otro lado, Gea también era origen, con Urano, de los tres cíclopes y los hecatonguinos, de donde proceden titanes como Océano o Cronos (Melkart) que nos son familiares. De Cronos y Rea descienden –al fin– los Olímpicos, entre los que tenemos al gran Zeus y su esposa Hera como protagonistas principales, padres de Atenea, Afrodita y Ares, pero también de un auténtico e interminable elenco muy conocido (Teogonía), luego trasladado por los astrónomos al firmamento o la geografía.

Valga, eso sí, decir que Poseidón, rey del mar, era del mismo rango que Zeus, y tiene aún su templo dedicado en el cabo Sunion ático, donde todo marino con vocación clásica debería alguna vez trasladarse. También estaban los oráculos y profecías, producidos en templos como los de Dodona en Epiro, Lebadea en Beocia, Didimeion en Mileto, Esculapio en Epidauro o Anfiarao en el Ática. Pero el más famoso era el de Delfos, actual Delphi, a unos doscientos kilómetros de Atenas por autopista, donde aprovechando el anfiteatro natural del monte Parnaso de casi 2.500 metros de altitud se alzó todo un complejo adivinatorio, donde se emitían pronósticos, se trataba enfermos y se celebraban los mencionados Juegos Píticos, entre otras muchas actividades. Todo el mundo griego recurría al oráculo de Delfos antes de programar cualquier tipo de iniciativa, a riesgo de lo que podía producir el veredicto. Cuando Cleomenes de Esparta actuó a favor de la democracia en Atenas, lo hizo con el respaldo del oráculo, aunque no quedó satisfecho. No consta, sin embargo, que al respecto existiera algún tipo de libro de reclamaciones.

HOPLITAS Y TRIRREMES

El tipo de guerrero griego que emerge de la síntesis micénico-aqueo-doria es el infante protegido con armadura y escudo (*thorax* y *hoplon*) y armado con lanza y espada (*dory* y *xifos*), al que se añadían complementos, como el casco o yelmo y las canilleras (grebas). Este combatiente polifacético, capaz de luchar en formación, solo, cuerpo a cuerpo o a bordo de embarcaciones, se denomina hoplita y es la unidad básica combativa que se mantuvo, con diversas variaciones pero sustancialmente inalterable, durante dos mil años, pasando por romanos y la Edad Media hasta el uso masivo de la artillería ligera en los siglos XVI y XVII. Asimismo, podríamos denominar al triere o trirreme la unidad básica naval más longeva de la historia, pues permaneció desde la Primera Guerra Médica (500 a. C.) hasta la caída de Constantinopla en 1453 d. C. como buque fundamental de las flotas mediterráneas, origen de las galeras; también casi dos mil años de vigencia frente a los apenas dos siglos que duró el navío de combate o el siglo escaso que mantuvieron su preeminencia el galeón, el acorazado o el actual portaaviones.

Con hoplitas y trirremes hablamos, pues, de auténticos vestigios históricos que la humanidad empleó durante larguísimo tiempo y que fueron inventados por los griegos. Evidentemente, hoplita no podía ser cualquiera, y si en Atenas el cargo se reservaba a disciplinados *politei*, en Esparta sólo los adiestrados *espartiatas* podían manejar y acceder a un modernísimo y muy honorable equipamiento como este. Se trataba, en el fondo, de la Edad del Hierro vistiendo la pericia, fuerza e inteligencia del combatiente para convertirlo en soldado casi imbatible, con rígido código del honor y muy capaz de afrontar enemigos que le duplicaran o triplicaran en número con garantías de éxito. Durante toda la historia griega, los hoplitas fueron protagonistas de hazañas míticas como Maratón o las Termópilas, abatieron adversarios muy superiores y sólo afrontaron su destino cuando, como los propios griegos, se vieron enfrentados al espejo, hoplitas contra hoplitas, en batallas como la de Siracusa.

Kílix o copa que muestra a Dionisos en un barco, navegando entre delfines (h. 530 a. C.), pintada por Exequias. Staatliche Antikensammlungen und Glyptothek, Múnich. Esta cerámica ática de figuras negras representa un barco griego. A pesar de la desproporción del tripulante, podemos ver todos los rasgos clásicos de esta embarcación: proa carenada con espolón, elegante popa en cola de cisne, espadillas de gobierno, bajas bordas para hacer posible el remo y también propulsión a vela.

Nuestro interés, sin embargo, ha de cifrarse en el trirreme. Consecuencia directa de la pentecóntera o monorreme, y del posterior birreme (muy poco utilizados), el trirreme se diferenciaba de los anteriores en el número de órdenes de remos, es decir, los grupos de remeros que, por ambas bandas, bogaban propulsando el buque. En la pentecóntera sólo había uno de cincuenta remeros, la mitad por cada banda; en el trirreme a este equipo, situado prácticamente con los pies en la cala, se les llamaba talamitas y constituían el primer orden de remos. Sobre ellos, asentados en los baos, estaban los ziguitas, segundo orden, y encima, en alas que se proyectaban sobre las bordas llamadas *parexeiresíai*, iban los tranitas,

tercer y último orden de remo. De esta forma, un trirreme de unas cien toneladas, cincuenta metros de eslora y seis de manga podía llevar hasta doscientos hombres, entre remeros, marineros y oficiales y un grupo de hoplitas o equipados como tales para defender el buque o tomar otro al abordaje, ejerciendo como infantería de marina.

Por supuesto que en las diversas marinas –griega, romana y cartaginesa– hubo barcos mayores y de cuatro, cinco e incluso más órdenes de remos que los trirremes. Pero del mismo modo que sucedió con los navíos de setenta y cuatro cañones del siglo XVIII, la experiencia sancionó que el tipo ideal de buque de combate, fácil de construir, práctico, económico, rápido, ágil y de mayor capacidad ofensiva en función de sus costes era el trirreme, que acabó constituyendo el grueso y columna vertebral de todas las flotas antes y después de Cristo. La máxima capacidad destructiva del trirreme residía, evidentemente, en el formidable espolón proel, que se incrustaba en una proa carenada, sobre el que se pintaban dos grandes ojos que podían coincidir con los escobenes, muy diferentes de los actuales. El espolón no era un pincho, como se ve en algunas interpretaciones, ni tampoco la especie de tenedor representada en los tebeos; consistía en tres placas metálicas paralelas, como los estantes de un horno, que deshacían las tracas y estructuras del costado de la embarcación embestida sin echarla siempre a pique inmediatamente. La popa, como la de los barcos fenicios, se alzaba en un elegante aplustro en cola de cisne, que, junto con los espolones tomados al enemigo, eran los trofeos más preciados que se capturaban –a hachazos– tras una cruenta batalla naval.

Un trirreme podía construirse con la quilla de encina y casco de tablones de abeto, sobre el que se superponía, como es sabido, la estructura del barco en forma de cuadernas y refuerzos para los diferentes talares o cajas de boga. Estaba dotado de un mástil con una o dos velas cuadras, y dos espadillas (una a cada lado) cerca del aplustro actuaban como timones. Como en las posteriores galeras, todo en los trirremes era desmontable; a diferencia de los barcos fenicios, trirremes y galeras estaban concebidos para actuar en temporada, mientras el resto del año quedaban guardados en arsenales donde se les carenaba, reparaba y ponía a punto. Un puerto griego era pues tanto más fuerte cuanto más potente fuera el arsenal, y de todos ellos destacó el de Atenas, que construyó Filón de Eleusis en 450 a. C. aproximadamente, dotado con trescientos cobertizos y treinta y cuatro armarios para equipamientos y pertrechos. Muy notables eran también arsenales como los de Siracusa, Samos, Corinto, Cícico, Megara, Bizancio o Egina, fuentes de inspiración, sin duda alguna, del posterior arsenal de Venecia, el más famoso de la historia.

Espolón de bronce de un barco griego (s. II a. C.). Museo Arqueológico Nacional de Israel. Encontrado bajo el agua, en él se aprecian los tres filetes de metal, en forma de bandeja de horno, para penetrar las tracas del buque enemigo y destrozarle las entrañas. Podemos imaginarnos la capacidad destructiva de este ariete en la proa de un barco de remos.

Los mejores trirremes, según Tucídides, eran los atenienses por su esbeltez y ligereza. En cambio, los del Peloponeso resultaban más pesados al llevar demasiados hombres y pertrechos. Por lo general, se buscaba que fueran veloces y maniobrables, muy ágiles en combate. Se ha estimado –por reproducciones como el *Olimpias* realizadas en nuestros tiempos– que podían llegar a alcanzar siete nudos a boga plena, estando alrededor de los cuatro la velocidad de crucero a vela o mixta vela-remo. No eran embarcaciones destinadas a permanecer siempre a flote, sino que resultaba más práctico guardarlas en un arsenal o varadas en la playa, según interesara. La capacidad de agua y provisiones tampoco era grande. Sus dotaciones ni siquiera podían pasar a bordo varias noches, y en los largos viajes necesitaban que se hicieran escalas para darles libertad. Esto, por supuesto, las limitaba como unidades de altura, por lo que debían basar toda su navegación en la costera de cabotaje, con todas las complicaciones correspondientes. El valor de

construcción de un trirreme era de un talento; el mástil, treinta y siete dracmas; de tres a cinco un remo. El trierarco o comandante, normalmente aristócrata, debía dotarse de un piloto o equipo de pilotos muy experto para garantizar travesías semejantes, así como de oficiales y toicarcos, futuros contramaestres, para manejar a la chusma, competencia de los cómitres, que marcaban el ritmo de boga con las flautas de los auletes. Resulta curioso comprobar, pero indiscutible según la cerámica de la época, que el escudo u *hoplon* de los hoplitas se colocaba en lugar de las esteras de mimbre que vimos poner a Ulises, en los costados, como protector de la tripulación contra flechas y lanzas enemigas. De esta forma, el trirreme, completamente equipado y a son de batalla, quedaba convertido no en buque vikingo (como pudiera pensarse), sino en perfecto buque hoplita.

PRIMER ASALTO PERSA: LADE Y MARATÓN

En el capítulo 1 dejamos al rey Aquemenes como gran monarca de Elam, imperio en ciernes surgido del País del Mar o golfo Pérsico. Entre los años 600 y 500 a. C. los elamitas lindaban con una Babilonia que, tras el derrumbamiento asirio, daba sus últimos coletazos de la mano de la dinastía caldea, mientras al sur del mar Caspio el país de los medos atravesaba también por un período de interinidad. Fue el rey Ciro II el Grande, de la dinastía aqueménida (o sea, persa), quien, durante su reinado hasta 530 a. C., fundó el Imperio persa incorporando, en principio, a medos y babilonios, cuya ciudad conquistó en 539 a. C. Como hijo del rey Cambises, Ciro también pudo reclamar la herencia de su abuela Mandane, hija del medo Astiages y la princesa lidia Aryenis, con lo que Lidia (parte occidental de la península de Anatolia) cayó legítimamente en sus manos. Así pues, con Pisístrato en el trono ateniense, Ciro II pudo presumir de extensos dominios que abarcaban del Mediterráneo a la cordillera del Hindu-Kush, incluyendo pueblos tan variopintos como fenicios, cilicios, panfilios, licios, carios, lidios, frigios, bitinios, medos, babilonios y un larguísimo etcétera.

Lo más problemático para los griegos era toda la franja de islas Espóradas y ciudades-estado que esmaltaban la mencionada península de Anatolia (Asia Menor), lindando ahora con el Imperio persa, cuya capital provincial era Sardes. De norte a sur, estaban Lesbos (la isla de los cinco puertos, la poetisa Safo y Pitarco, uno de los Siete Sabios de Grecia), Quíos, Samos, Ikaria, Patmos, Leros y Kos (famosa esta por sus hermosas mujeres y el escultor Apeles), además de ciudades como Abydos, en los Dardanelos (Helesponto), Pérgamo y Focea frente a la isla de Lesbos, Colofón, Éfeso, Magnesia y Mileto frente a la isla de Samos, Halicarnaso y Cnido frente a Kos, etcétera. Todo el flanco jónico del Imperio ateniense se codeaba ahora con el imperio más poderoso del mundo, regido por un mando unificado con mano de hierro. Al morir Ciro II, que derrotó a los babilonios en la batalla de Opis, llegó al poder su hijo Cambises II con un breve reinado tras el que un usurpador, Esmerdis, trató de alcanzar el trono. Pero el hijo del gobernador de Partia, Darío, lo impidió, le dio muerte y ocupó el trono con el nombre de Darío I el Grande en 522 antes de Cristo.

El conflicto con los griegos era inevitable no sólo por el afán de méritos y conquistas del nuevo monarca –al fin y al cabo advenedizo–, sino también por la permanente fricción entre griegos y persas en el amplio frente fronterizo mencionado. En 500 a. C., mientras florecía la incipiente democracia en Atenas, algunos enclaves jonios, eolios y dorios se rebelaron contra el yugo persa, con lo que empezó la Primera Guerra Médica. Los encabezaba Aristágoras de Mileto, que logró unir a los rebeldes y marchar todos juntos contra Sardes, capital de la satrapía, que en 499 a. C. fue tomada e incendiada. Persia, como gran apisonadora que era, reaccionó de forma lenta, pero segura: Jonia fue invadida por las tropas de la satrapía, y cayeron Éfeso, la isla de Lesbos, Colofón y otras muchas ciudades griegas, hasta que los rebeldes se vieron reducidos a la parte continental de Turquía hoy comprendida entre la gran ciudad de Izmir y la isla de Rodas, es decir, el Dodecaneso, donde quedaban las dos ciudades líderes del levantamiento: Mileto, actual Milet en el estuario del río Menderes, y Halicarnaso, actual Bodrum frente a la isla de Kos, que sigue aún en nuestros días manteniendo una gran tradición marinera.

En estos últimos refugios comparecieron buques de guerra de muchas ciudades-es-tado jonias implicadas, samios de la isla de Samos, lesbios de Lesbos, quiotas de Quíos y un largo etcétera hasta reunirse en el estuario del Menderes poco más de trescientos buques en pie de guerra. Mileto quedaba peligrosamente próxima a la conquistada Éfeso, pero los persas debían elegir entre avanzar hacia ella por el valle del Menderes, fácil de defender y propicio a emboscadas, o tomarla por mar, irrumpiendo en el magnífico puerto natural que forman, frente a la ciudad, las islas de Samos, Icaria, Patmos, Leros, Kálimnos y Kos antes de internarse en aguas del estuario y la isla de Lade. Al mando de Artafernes, la flota persa, compuesta por fenicios, cilicios, egipcios y chipriotas, se dirigió hacia la desembocadura del Menderes con una masiva flota de seiscientos barcos, con la que esperaba acorralar a la escuadra jónica aliada, atrapados sus trirremes en tan confinados espacios de agua entre islas y tierra firme. Se trataba, en realidad y como ya está viendo el lector, de condiciones prácticamente idénticas –por escenario y composición de flotas– a las de la batalla de Salamina, pero que devengarían un resultado diametralmente opuesto.

Veamos por qué: Aristágoras de Mileto encargó al focense Dionisio el mando de la caleidoscópica flota rebelde. Los focenses, lo sabemos por la batalla de Alalia, se tenían por atrevidos marinos y habían llegado con sus pentecónteras hasta el golfo de León y Ampurias, hacia el oeste. Dionisio añadía a este rasgo el de audaz innovador y exigía de sus capitanes un intensivo entrenamiento que él dictaba trirreme por trirreme. En principio, el ejercicio no tiene por qué sentar mal; pero cuando tu flota se compone de varios expertos y bregados contingentes isleños, como la gente de Lesbos, Quíos y Samos, o incluso los propios jonios de Mileto y otras ciudades conquistadas, podía hacer saltar chispas en forma de piques y

fricciones ciertamente inoportunas cuando el objetivo, por encima de la destreza individual, era la unión general de toda la armada rebelde. Dionisio, sin duda gran táctico, no supo tener esta altura de miras y generó un extendido descontento, cuando no manifiesta irritación, prácticamente en todos los contingentes de la escuadra.

Así sucedió que cuando la imponente flota de Artafernes llegó al puerto natural entre las costas jonias y el Dodecaneso, el importante escuadrón samio, con medio centenar de trirremes, tomó la iniciativa obviando a Dionisio. Los samios, tradicionalmente grandes marinos, habían estado desde el año 535 a. C. bajo el gobierno de Polícrates de Samos, que llegó a disponer de un centenar de naves con mil arqueros a bordo para asolar las rutas del tráfico, hasta el punto de ser tenido por el primer, auténtico y poderoso pirata de la historia. A este tirano saqueador le debe la isla el templo de Hera, el túnel-acueducto de Samos y el dique de abrigo del puerto (construido por esclavos de Lesbos); pero los jonios guardaron también memoria de sus fechorías para, en cuanto pudieron echarle el guante, desollarlo y clavarle en la cruz. Desaparecido Polícrates, la marina samia prestó oídos a su tirano, Eaces, sobornado por los persas; en un acto de deserción grave, abandonaron la flota a su suerte ante el enemigo, seguidos inmediatamente por los setenta trirremes de Lesbos, que se cubrieron también de oprobio en esta ocasión.

KOZLOWSKY, Mikhail I. *Polícrates de Samos* (h. 1790). Museo Estatal Ruso, Rusia. Polícrates, legendario pirata y tirano de la isla de Samos en 535 a. C., cuyos continuadores, tal vez por su origen, tuvieron deshonrosa actuación en la batalla de Lade (494 a. C.), una Salamina anticipada con resultado contrario, pues vencieron los persas gracias a la defección de samios y lesbios en la flota griega.

Antes de empezar la batalla, pues, Dionisio había perdido 120 de sus 353 trirremes, la tercera parte de su flota, y tuvo que prepararse para la acometida del contingente fenicio, el más aguerrido y poderoso de la flota de Artafernes. El focense lo hizo bien, pero tuvo que ser la potente flota de Quíos, con ochenta

trirremes, la que soportara el peso del ataque persa, que deshizo sus filas. Los quiotas se comportaron tan honorablemente como samios y lesbios de forma traidora y vergonzosa, pero finalmente, desbordados por el número de buques persas, tuvieron que retirarse dejándose la mitad de sus unidades (40 barcos) perdidos en la refriega. Tras este segundo desastre, Dionisio no se hizo ilusiones y dio la batalla por perdida; capturó tres barcos enemigos y se retiró a las costas fenicias, donde inició una larga carrera –¿lo adivina el lector?– como pirata en las costas del Egeo, antecedente en realidad del perverso pirata Sacratif de la novela de Julio Verne *El archipiélago en llamas*.

Hubo, pues, una Salamina catorce años antes de Salamina, y no la ganaron los griegos, sino los persas con los fenicios como punta de lanza y vanguardia de su ataque. Los samios, griegos piratas, herederos de la horda de los Pueblos del Mar, pusieron pies en polvorosa y lo echaron todo a perder. Las consecuencias de la batalla de Lade (494 a. C.) resultaron de gran trascendencia, puesto que Mileto y el resto de ciudades jonias resultaron conquistadas y arrasadas por los persas, y sus habitantes fueron enviados a Mesopotamia como esclavos. Pero la cosa no terminó ahí: Darío I, dándose cuenta del peligro que representaba el colonialismo griego en sus fronteras, decidió invadir Tracia y Macedonia, con lo que la Primera Guerra Médica entró en su fase decisiva. El general persa, Mardonio, de familia real, cruzó el Helesponto y en 492 a. C. inició las conquistas prácticamente hasta las puertas de Tesalia; alarmado por estos avances, el Areópago de Atenas nombró *strategos* a Milcíades el Joven. Pero, al hallarse el vengativo Hipias acogido en la Corte persa, las complicaciones políticas y diplomáticas no eran desdeñables, pues Darío, aconsejado por aquel, usaba activamente a agentes, espías y activistas a fin de que las ciudades griegas aceptaran su hegemonía pagando un tributo a cambio de no ser destruidas.

Fue entonces cuando apareció en la política griega un desconcertante individuo, Temístocles, nombrado arconte en 493 a. C., que pronto se reveló como decidido opositor a Milcíades. Amante del dinero y la fortuna, se hizo muy popular defendiendo –con uñas y dientes– que el fruto de las minas de plata de Maronea, que acababan de ser descubiertas en Lavrion (cerca del cabo Sunion, donde se alza el templo de Poseidón), se dedicara íntegramente a la construcción de una gran flota de guerra ateniense. Esto tendría en el futuro los importantes efectos que podemos suponer. De momento, el que llevaba la iniciativa era el rey Darío I el Grande, que, tomando la delantera a Temístocles, tenía ya preparada su gran flota y expedición para la conquista de Grecia, y en 492 a. C. zarpó rumbo al Ática y el Peloponeso. La componían veinte mil soldados y varios centenares de buques, que de forma inmediata empezarían a sufrir tropiezos.

Entre la peculiarísima geografía de la costa griega, existe, bajo la frontera de Tracia y Macedonia, un apéndice triple con forma de tenedor: la península calcídica, en realidad tres subpenínsulas (cada uno de los pinchos de tenedor, que son las penínsulas de Agion Oros, Sithonia y Kassándra, de este a oeste, respectivamente). En realidad, puede que alguna vez, en el pasado, este tenedor calcídico fuera una isla, pues el istmo desde Tesalónica hasta Stavrós tiene dos lagos que lo seccionan. Centraremos nuestra atención en la subpenínsula de Agion Oros, en cuyo extremo más alejado se alza una eminencia señalada del mar Egeo septentrional, el monte Athos, de más de dos mil metros de altura y que nada tiene que ver con los famosos mosqueteros ni con Alejandro Dumas; Athos era uno de los cíclopes, que lanzó una enorme roca contra Poseidón. Pero como les solía suceder a los gigantes, falló el tiro, y el dios del mar le castigó enterrándole debajo de la piedra. Así pues, el proyectil (el monte) acabó tomando el nombre del lanzador, que yace mitológicamente debajo.

No puede extrañar a nadie que lugar tan singular como Agion Oros haya sido, desde siempre, considerado por el hombre como lugar sagrado; de hecho, la subpenínsula está literalmente alicatada de monasterios ortodoxos y dispone de un estatuto especial, como el Vaticano, dentro del Estado griego. Saliendo de los estrechos (Dardanelos), con una flota del siglo v a. C., rumbo a las costas griegas (como hicieron persas, egipcios y fenicios por aquella época) encontraremos primero en nuestra ruta la isla de Lemnos y después, pocas millas más al este, la mencionada península calcídica, cuyo promontorio del Monte Athos debía utilizarse en la Antigüedad como marca para verificar el correcto sendero de cabotaje hacia el oeste. Eran, como sabemos, veinte mil soldados a bordo de seiscientos barcos de transporte persas, listos para la invasión. Buscando la marca, los pilotos persas –probablemente fenicios en realidad– tuvieron la mala suerte de encontrar un temporal, que sorprendió en la mar a toda la flota, a la que causó graves daños y pérdidas (492 a. C.). Según los cronistas, se perdieron frente a las iras de Athos trescientos barcos persas, y pereció la totalidad de la fuerza militar (20.000 hombres), si hacemos caso de cronistas y cifras aportadas. Lo lógico, a nuestro parecer, es dejarlos en diez mil. Maltrechas, y habiendo perdido la mitad de su fuerza a manos del cíclope enterrado, las tropas de Darío regresaron a los estrechos para lamerse las heridas.

Con mal pie, verdaderamente, empezaba la empresa de invasión. Pero Darío no

se desanimó, reconstruyó su fuerza y, dos años después, volvieron a partir otros seiscientos barcos –doscientos de ellos trirremes y cuatrocientos transportes– con dieciocho mil hombres de infantería y dos mil jinetes a bordo. La flota estaba al mando de Datis y el ejército, a cargo de Artafernes con el asesoramiento del recalcitrante Hipias, que marcó la derrota. Optaron esta vez por una ruta de decepción para el cruce del Egeo, que no sólo despistó por completo a los griegos de Atenas, sino que dejó al propio y sorprendido Athos con un palmo de narices. Saliendo de los Estrechos, dejaron Lesbos y Quíos por la banda de babor para recalar en Samos, sometida tras la batalla de Lade cuatro años antes, donde hicieron escala. Luego, saltaron a la vecina Ikaria, una desvencijada isla, según el escritor británico Lawrence Durrell (puesta en medio del camino como por un Dios borracho), para cruzar desde allí al archipiélago de las Cícladas, en el que penetraron pasando entre Miconos y Naxos. Avanzando así hacia el oeste, la flota persa, siempre con tierra –sometida o fácil de someter– a la vista, pivotó sobre la isla de Siros para aproar, directa como una flecha, hacia el golfo de Petalión, donde moja sus orillas el Ática. En otras palabras, apuntando exactamente hacia la nuca de los atenienses.

Avistadas finalmente las costas de Eubea, Hipias sugirió profundizar en el golfo para desembarcar en la cómoda playa de Maratón, cuarenta y dos kilómetros al norte de Atenas. Artafernes puso allí su ejército en tierra sin que nadie les importunara, y la flota quedó fondeada ligeramente al este, frente a la actual Schiniás, donde un saliente rocoso daba cierto resguardo. Enterado Milcíades de que el enemigo acababa de presentarse en la puerta trasera, reaccionó inmediatamente: lejos de encerrase tras las murallas de Atenas, salió a hacerle frente en campo abierto y envió correos a Platea, Esparta y resto de ciudades griegas para solicitar ayuda urgente. Los plateos –como siempre– acudieron solícitos, pero los espartanos, alegando que estaban de fiestas religiosas, disculparon su asistencia y compusieron para esta Primera Guerra Médica un triste papel.

Para entonces, los persas ya habían cometido sus dos primeros y garrafales errores: haciendo caso de Hipias, que los había traído hasta allí ejemplarmente, decidieron aguardar a que se produjera en Atenas la esperada sublevación instigada por este, esperando que los atenienses se pusieran de su parte. Pero los de Atenas no eran tontos; se acordaban de Hipias y prefirieron la lucha a muerte contra él. Por otra parte, Artafernes, como un completo profano en materia militar, se olvidó de ocupar las alturas circundantes de Maratón, que eran los montes Agriliki y Kotroni. Cuando llegó el ejército griego de hoplitas, los tomó inmediatamente y así adquirió una posición predominante sobre sus enemigos.

Las cosas empezaban a pintar mal para las tropas del gran rey Darío I, que se encontraban a merced del enemigo en una playa griega. Pero Milcíades, impresionado por el número y calidad de las tropas persas que podía ver acampadas, no se decidía a atacarles, posiblemente esperando que pasaran las puñeteras fiestas y los espartanos acudieran en su ayuda. Artafernes, el vencedor de Lade, tampoco parecía resuelto a la iniciativa, fiado al traicionero criterio de Hipias, que acabaría siendo su ruina. Transcurrieron así varias jornadas en las que griegos y persas, tan bravos ellos, se dedicaron a observarse mutuamente como si fueran curiosidades zoológicas.

La decisiva y famosa batalla de Maratón se produjo, finalmente, por un hecho casual. Convencidos los persas de que nada tenían que hacer con su caballería en los constreñidos límites de Maratón, decidieron un cambio de escenario y comenzaron por embarcar sus animales. El reembarque persa no pasó desapercibido para sus enemigos que, pensando que se iba todo el ejército, esperaron hasta que grandes contingentes medos estuvieron a bordo; entonces, los hoplitas de Milcíades se despeñaron desde las cumbres dando gritos salvajes. Si los persas, realmente, no previeron semejante contingencia, debían estar dotados de la misma sagacidad militar que una estrella de mar.

Con sus fuerzas divididas entre los barcos, la maniobra de reembarque y la playa, el ejército de Darío tuvo que hacer frente al ataque griego en condiciones muy alejadas de lo que habría deseado. Los atenienses y plateos procuraron realizar una maniobra envolvente descendiendo por los barrancos del Pentélico para debilitar así los flancos del ejército enemigo. El resultado de la inesperada carga no se hizo esperar, y los griegos aplastaron a los persas en un tremendo desastre para estos últimos. Mientras las huestes de Artafernes eran empujadas al mar, los barcos de Datis sufrieron el ataque, como no podía ser menos, de la incipiente flota ateniense, que les causó muchas bajas. Cuando la victoria se hizo clara, Milcíades, que temía que los atenienses pegaran fuego a la ciudad antes que entregarla, mandó un mensajero a Atenas para anunciar la victoria. Distante cuarenta y dos kilómetros, este individuo –sobre cuyo nombre no hay acuerdo– recorrió completamente desnudo, según las representaciones artísticas, la distancia mencionada para cumplir su cometido. Pero, dado que en el santuario de Olimpia se venera su casco, podemos suponer con qué extraño atuendo se verificó la auténtica hazaña deportiva de Maratón, y lo que sucedería si cada uno de los participantes reprodujera de esta guisa la prueba olímpica en nuestro tiempo. Como el Séptimo de

Caballería, los espartanos llegaron tres días después, cuando ya estaba todo consumado.

SEGUNDO ASALTO PERSA: ARTEMISIO Y SALAMINA

La Segunda Guerra Médica fue la lógica consecuencia de la Primera: los griegos habían rechazado a sus enemigos, pero mostraron debilidad y división ante los persas, que creyeron poder derrotarles y conquistar su territorio si no incurrían en sus habituales y tremendos errores. En esta nueva contienda, sin embargo, un nuevo protagonista entró en escena para compartirla con persas, fenicios y atenienses: los espartanos hoplitas, que, al mando del rey Leónidas, defendieron el paso de las Termópilas y lograron la derrota más gloriosa de la historia de la humanidad, que el cine ha recreado con películas como 300, guardándose mucho de recordar que, durante Maratón, los espartanos habían llegado tarde a la llamada de Milcíades.

Siendo los adversarios los mismos, a pesar de los pocos años transcurridos, cambiaron inevitablemente los líderes, muestra de la volatilidad de la situación. El gran rey Darío I falleció en el año 486, y ocupó el trono su hijo Jerjes, que no alteró ni una coma del proyecto de su padre para expandirse hacia el oeste. Por su parte, los griegos emergieron de su caos habitual con una alianza panhelénica no sólo de Esparta y Atenas con todas sus ciudades dependientes, sino también de las menores islas y confines, que aportaron lo que pudieron en esta ocasión decisiva de la historia en la que todos los griegos, fueran cuales fuesen sus diferencias, se jugaban el futuro. Incluso la remota isla de Sérifos, la *Estéril*, perteneciente al archipiélago de las Cícladas entre Kythnos y Sífnos, pudo aportar un trirreme al esfuerzo común.

Hace ya unos cuantos años llegamos con el barco que patroneaba, *Santorini*, a la hermosa bahía de Sérifos, y me pregunto dónde pudo construirse un buque semejante. Recuerdo el pueblecito blanco, la *chora* (caserío), colgada del cerro, y la playa (*livadhi*), a la que nunca había llegado una asfaltadora. Transcurrió una noche inolvidable que pasamos fondeados en medio de la bahía, al abrigo del cabo Vourlia, en apenas diez metros de sonda. No muy lejos, sobre un pequeño muelle se apelotonaban los yates para repostar, mientras en otro atracaba el ferri. Nada más; todo lo necesario y nada superfluo en millas a la redonda. Un bello lugar para descansar perdido en el Egeo, donde jamás se habría pensado que pudiera haber amenaza de guerra. Pero la hubo; sin duda muchas veces, puesto que la de los persas no sería la última.

Reproducción a escala real de un trirreme griego, el *Olimpias*, en el que se aprecia su espolón de proa, la cámara de boga y la cubierta en tingladillo. Estos buques de guerra no estaban hechos para aguantarse en la mar, se varaban sobre las playas e invernaban desmontados en grandes gradas cuando no se utilizaban.

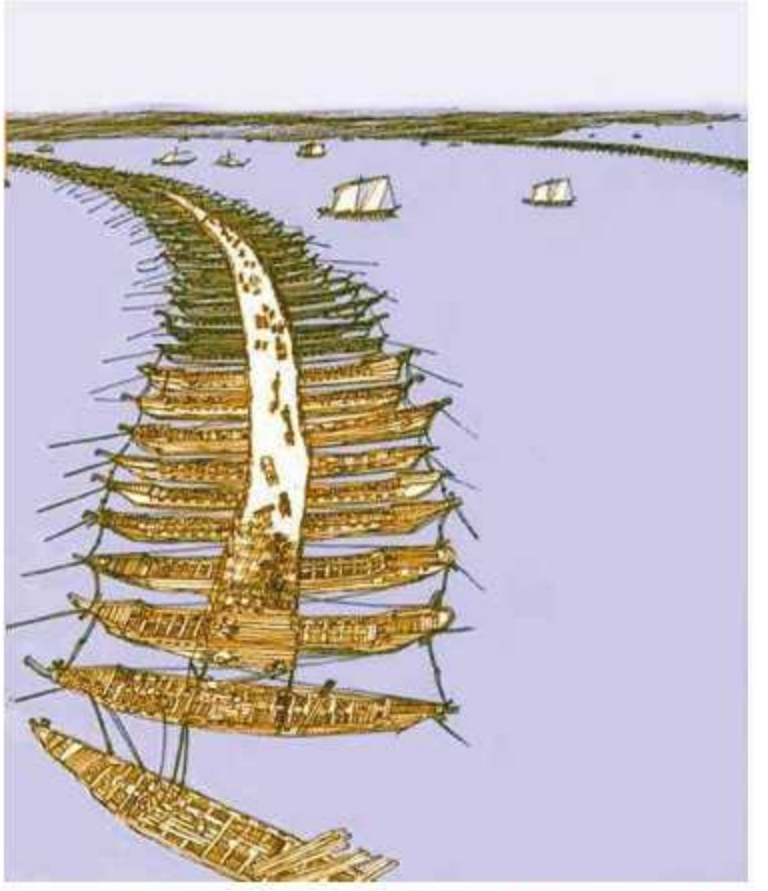
Resulta emocionante pensar que hace casi dos mil quinientos años un audaz trirreme, al mando de su trierarco, salió bogando de aquella misma bahía rumbo al punto de reunión con el resto de la flota griega con la representación de la pequeña pero honorable isla. Desde allí, navegaría para unirse a los aliados: un total de treinta ciudades griegas, la denominada Liga de Corinto, liderada por Esparta y Atenas, que, como siempre, pusieron la campaña en manos de un mando múltiple de *strategos*, del que sobresalían por parte ateniense Temístocles (que se había impuesto a sus rivales Arístides, Hiparco, Megacles y Jantipo), por la espartana Euribíades, y Adimanto al mando de la flota de Corinto. Atenas, gracias a la gestión previa de Temístocles, pudo poner en orden de combate ciento ochenta trirremes de guerra de reciente construcción; Corinto puso cuarenta, y Egina treinta. Calcis y Megara juntaron veinte naves para aportar; Esparta sólo dieciséis. Pero el formidable ejército de Leónidas, encargado de frenar a los persas por tierra, permitió a los espartanos mantener su hegemonía. Epidauro mandó diez embarcaciones y apenas un puñado las islas de Naxos, Sifnos, Sérifos y un largo etcétera, hasta

completar un total de entre 366 y 378 buques de tres órdenes de remos, trirremes, junto con los que figuraba un anecdótico capítulo de cinco pentecónteras.

Frente a ellas, las fuerzas persas de Jerjes resultaban abrumadoras: cien mil soldados, de los que doce mil eran medos y persas, los célebres e imbatibles inmortales que Leónidas destrozaría –al menos cinematográficamente– a troche y moche en las Termópilas. En su apoyo, por supuesto, una flota de setecientas embarcaciones al mando del hermano de Jerjes, Aquemenes, que por tercera vez en pocos años tuvo que enfrentarse a la eterna cuestión naval: ¿qué ruta seguir hasta las costas griegas? El estado mayor persa demostró en esta Segunda Guerra Médica ser todo menos dubitativo: el ejército cruzó el Helesponto, atravesó Tracia hacia el oeste y luego Macedonia para, girando al sur, irrumpir en la llanura de Tesalia, donde se hallan Larisa y Farsalia, predestinada esta última para la historia. Luego, el perfil montañoso obligaba a ceñirse a la costa en la región de Magnesia, el mismo lugar donde, de forma notable, el extremo septentrional de la isla de Eubea, como si fuera una pala, excava el litoral continental para formar el golfo Malíaco, por cuyo borde discurre el camino que lleva directamente al Ática y Corinto, es decir, a la conquista de Atenas.

Justo en el paso del golfo Malíaco, a los pies del monte Kalídromo, queda una zona termal denominada Termópilas, ruta obligada para cualquier ejército de invasión y por la que forzosamente tenía que pasar Jerjes con su masivo ejército. Hacia allí se dirigió, pues, el rey Leónidas con apenas mil griegos, de los que sólo trescientos eran hoplitas espartanos y el resto tebanos y platenses, haciéndose fuerte en el lugar para dejar escrito, con letras de oro, el nombre de Esparta en la historia de la humanidad. Pero aquí toca ocuparnos de la flota persa, cuya trayectoria, según ordenó Jerjes, debía discurrir esta vez en apoyo del ejército; en otras palabras, se volvía al proyecto primitivo de la ruta del cabotaje, en la que tan mal recuerdo había dejado el Monte Athos doce años atrás. Sin embargo, Aquemenes logró montar y dejar atrás la península calcídica sin incidentes y avanzó con viento claro hacia Magnesia y las islas de Skiathos y Skopelos con sus barcos. Athos debía estar dormido esta vez.

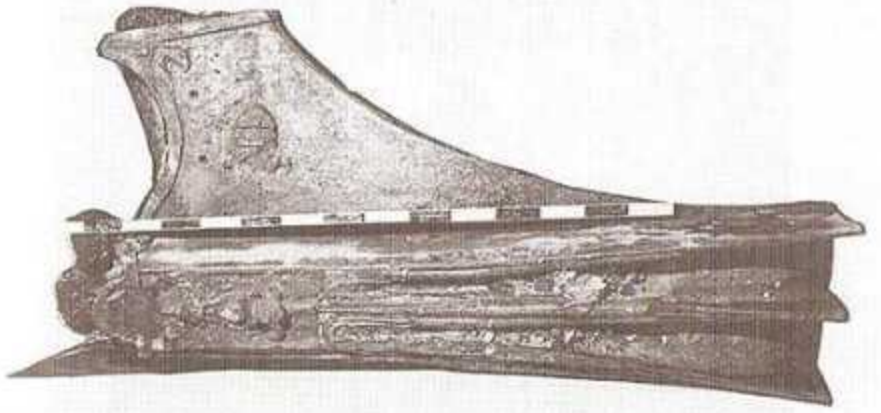
No deberíamos decir una palabra más sin mencionar la isla de Eubea que, como enorme dique de abrigo, protege del viento del norte, Vorias, toda la costa del Ática desde el golfo Maliaco hasta el golfo de Petalión, que ya conocemos por Maratón. Esta gran isla llega casi a unirse al continente aproximadamente por su centro, en la ciudad de Calcis, dejando sendos y abrigados golfos, Vorios Evoikos y Notios Evoikos, respectivamente (lo que quiere decir 'golfos de Eubea del norte y del sur'), también conocidos como canal de Atalanti. En suma, una resguardada guarida para la flota griega si no deseaba interceptar a la persa que, avanzando por la otra parte de Eubea –la que da al mar Egeo–, tendría que haberse detenido en una siniestra abertura, el estrecho de Trikeri, por la que se llega al Malíaco: allí donde Jerjes acababa de topar con Leónidas para iniciar su mutuo y mortal (para el espartano) forcejeo. Aquemenes pudo haber encontrado un buen fondeadero por allí –donde los hay por decenas–, lo que posiblemente habría conducido a una Salamina adelantada, puesto que los griegos, es sabido, se hallaban también dentro del mismo canal a la espera de un resultado en Termópilas.



Idealización del Puente del Helesponto sobre el que cruzaron los cien mil soldados del ejército persa en 480 a. C. para la conquista de Grecia, apoyados por una flota que, tomando el canal de Eubea, encontró a la griega en el indeciso combate de Artemisio mientras Jerjes se enfrentaba a Leónidas en las legendarias Termópilas.

En lugar de ello, Aquemenes decidió doblar la flota griega y entrar en el golfo de Petalión, tratando de atrapar a los griegos por la espalda. Pero la suerte se alió con estos al desatarse un temporal frente al cabo Kafirevs (extremidad sur de Eubea) que sacudió la flota médica como si fuera una estera. Se perdieron con este meltemi (viento) veraniego más de doscientas embarcaciones persas, la mayor parte contra la costa de Eubea, y el resto quedaron en tan mal estado que tuvieron que retroceder hacia el estrecho de Trikeri en busca de un poco de refugio. Justo allí, a redoso del cabo Artemisio, estaban esperándoles 271 barcos griegos de Temístocles, Euribíades y Adimanto, a los que habían avisado del desastre naval enemigo los espías ubicados a lo largo de Eubea.

Sin embargo, aun maltrechos, los barcos de Aquemenes seguían siendo muchos. Los griegos se prepararon y salieron de noche para tratar de sorprenderles en la amanecida, pero los persas, prevenidos, destacaron en orden doscientos trirremes para hacerles frente, y el ataque griego quedó en agua de borrajas. Al día siguiente, segundo día del drama en las Termópilas, llegaron cincuenta y tres trirremes aliados para reforzar a los griegos, pero también los persas fueron recuperando barcos y fortaleciéndose para atacar los estrechos. La batalla de Artemisio se libró en la tercera jornada. Aquemenes pudo, al fin, desplegar una enorme media luna con más de cuatrocientos trirremes cubriendo el horizonte y cerrando el paso a los griegos. Estos se batieron bien, y ambos bandos perdieron algunas decenas de buques en la acometida, pero sin emplearse a fondo. Al final del día llegó un mensajero que traía la mala nueva del hundimiento total de Leónidas en Termópilas tras doblarle el ejército persa y quedar atrapado. Temístocles decidió que lo mejor era retirarse a Calcis, atravesar su pequeño estrecho y escapar rumbo al golfo Petalión y Salamina lo antes posible, antes de que los persas obstruyeran todas las salidas.



Otro espolón de bronce, el llamado espolón de Athlit, hallado por buceadores, que se encuentra en el Museo Arqueológico Nacional de Israel. Se aprecian sus dimensiones y las grandes alas de acoplamiento a la proa del buque en cuestión. Por el material del que estaban hechos y su naturaleza de arma letal, los espolones eran el trofeo más apreciado tras una batalla naval.

De esta forma, la caída de las Termópilas no sólo abrió las puertas del Ática, Etolia y Corinto al ejército de Jerjes, sino que ocasionó el derrumbamiento del bloqueo naval griego y la completa cesión del dominio del mar a la flota persa de Aquemenes, que a partir de aquel momento se apropió de las aguas del Egeo. La batalla de Artemisio, una toma de contacto entre ambas inmensas flotas, quedó en nada ante el hundimiento total del frente aliado. El colapso del dispositivo defensivo griego permitió al ejército de Jerjes invadir Beocia y el Ática con todas sus ciudades y santuarios. Se decidió la evacuación de Atenas, dejada a merced del enemigo mas no como ciudad abierta, puesto que unos héroes decidieron resistir a todo trance en la Acrópolis. Los persas llegaron, saquearon e incendiaron la ciudad y, por último, dedicaron toda su atención a estos últimos atenienses, extraídos de su fortaleza casi con delectación por el coloso persa, como la parte tierna de un molusco.

El último reducto de la Liga y todos los refugiados griegos fue el istmo de Corinto, donde se halla la ciudad de Megara, próxima al golfo de Eleusis; Corinto, al otro lado del istmo; y Egina, isla a pocas millas de Atenas desde la que era fácil pasar a Porós, Hydra y desde ahí al Peloponeso o las Cícladas para establecer nuevas líneas de defensa en profundidad. En realidad, puede que este proceder hubiera sido el más acertado, pero Temístocles, hombre de fina inteligencia, decidió

quedarse allí, en las mismas aguas de Atenas, como nuevo cebo para la avasalladora flota de Aquemenes, ahora a la búsqueda de su propia y sabrosa recompensa, que esperaba hallar en la desmoralizada y desunida flota enemiga en retirada.

Esto, en efecto, era así. Pocas veces los griegos habían afrontado crisis semejante, pero ahora tenían todos muy claro, según sus propias palabras, que era «hora de luchar por todo»: país, hogar, mujer e hijos si era necesario. Temístocles sabía cómo hacerlo, pero, sumido en la caótica multiplicidad del mando, no lograba imponer iniciativa alguna. Sobre los griegos, en efecto, pesaba la derrota en la batalla de Lade catorce años atrás, cuando los piratas samios, con cincuenta trirremes, y los cobardes lesbios, con setenta, habían dejado en la estacada a la flota de Dionisio, lo que la condenó a la derrota. El oráculo de Delfos, sin embargo, auguró en su día una esperanzadora visión: los griegos se salvarían «amparados tras sus muros de madera». ¿Se refería a los frágiles costados de los trirremes? Quién podía saberlo. El caso es que si lograban superar su crónica desunión, los marinos atenienses, corintios, eginetas y espartanos podían hacerlo. Pero ¿cómo?

Dice el derrotero de las aguas griegas que la isla de Salamina, emplazada en medio del golfo de Eleusis, es un peñasco rocoso desprovisto de toda vegetación. Tiene forma de herradura, con la boca vuelta al oeste, precario refugio donde, aun en nuestros días, el pueblecito de Salamis apenas tiene un muelle donde cala dos metros de sonda; inutilizable, pues, como base o fondeadero militar, su única utilidad debía ser a la sazón como escala en tránsito para refugiados, que navegarían en naves ligeras –pentecónteras– a la cercana Egina. Temístocles, sin embargo, se fijó en los dos angostos canales que deja Salamina a ambos lados como acceso al golfo de Eleusis. El del este, donde se libró la batalla, es una auténtica ratonera de menos de una milla de ancho, con forma de L, donde velan innumerables peñascos e islotes, entre los que destaca la isla de Psitaleia, cerrando el acceso. Por el oeste el paso, junto al cabo Karas, no es mejor, dando acceso al propio puertecito de Salamis por el cabo Petritis.

Vista aérea de la isla de Salamina, contigua a Atenas, con su forma de herradura mirando al oeste. Se ve claramente lo congestionado de los estrechos al otro lado de la isla, donde Temístocles provocó a los persas para que se consumara la batalla.

La idea de Temístocles al encerrarse en aquel callejón donde fácilmente podía ser aniquilado debía ser doble: por un lado, obligar al enemigo, mucho más numeroso, a combatir en aguas restringidas donde su propia masividad fuera más inconveniente que ventaja; y, en segundo lugar, forzar a todos los suyos a pelear, puesto que no tenían más escapatoria que el otro extremo del paso, por el oeste. Era una jugada arriesgada cien por cien, cara o cruz, a vida o muerte, pero parecía apropiada a la coyuntura, absolutamente desesperada. De que Temístocles no se fiaba en absoluto de sus colegas nos habla el hecho de sus constantes disensiones con Euribíades y Adimanto, que se consideraban con atribuciones para desobedecerle. ¿Cómo obligarles a luchar? Al desesperado arconte de Atenas, tal vez viendo a lo lejos el humo saliendo de las ruinas de su ciudad, no se le ocurrió otra que una jugada a lo grande: si no podía entenderse con los amigos, lo haría con el enemigo.

Fue una artimaña genial. Con el máximo secreto, Temístocles envió a Jerjes un esclavo llamado Sicino para que le dijera que los griegos, presas del pánico y el desacuerdo, se estaban dispersando. El rey persa no necesitaba más para lanzar a los suyos ciegamente al ataque. Pero los mandos de la escuadra no eran de la

misma opinión. Tras no pocos esfuerzos, y muchas bajas, Aquemenes había logrado doblar el cabo Sunion con sus trirremes; seguían siendo una escuadra multinacional temible de fenicios, jonios, egipcios, medos y persas, pero habían sufrido mucho con los temporales y el desgaste de las escaramuzas en Artemisio, y habían perdido al menos dos centenares de unidades, algunas de las cuales se recuperarían después. Aunque no hay acuerdo entre los historiadores, debía quedar medio millar largo de trirremes bajo mando persa, de los que un centenar eran egipcios y medio centenar jonios, es decir, griegos de las costas orientales del Egeo.

Entre estos últimos destacaba, desde luego, la reina Artemisia de Halicarnaso (Bodrum) al mando de la segunda escuadra persa que, mientras se hallaban fondeados en Faliron, al sur de Atenas, propuso esperar a que los propios griegos se dispersaran. Esto habría permitido repostar la propia escuadra, hacer aguada y dar merecido descanso a las exhaustas dotaciones. Era un sensato consejo, pero Jerjes, provocado por el mensaje de Temístocles, no quiso hacerle caso. Para él, era ahora o nunca, atacar o perder la dorada oportunidad. No consta que Aquemenes discutiera el parecer de su hermano, que debió imponerlo a la oriental, es decir, sin discusión posible. Así pues, al día siguiente, 22 de septiembre de 480 a. C., unos quinientos barcos persas, fenicios y jonios avanzaron hacia la pequeña isla de Psitaleia, que cerraba el estrecho, formados en treinta columnas de veinte naves cada una, con el sol a la espalda, ofreciendo el aspecto de tres líneas en profundidad que consta en la historia; pronto los barcos egipcios, separándose, taponaron el paso al oeste de Salamina y lo dejaron inutilizado. Un testigo presencial veterano de Maratón, el poeta Esquilo, narra así el prólogo de la batalla en su tragedia *Los persas*:

> Apenas el alba con sus blancos caballos hubo esparcido por el mundo su esplendorosa luz, un inmenso clamor salió de las filas griegas; y el eco, rebotando sobre las rocas de la isla, responde al grito con voz vibrante. Desilusionados en sus esperanzas, los bárbaros permanecieron inmóviles, ya que este grito griego no anuncia de ningún modo la fuga. Pero he aquí que, animados por una audacia intrépida, se lanzan al ataque: el sonido de las trompas les incita al combate. Se da la señal y pronto los firmes remos se hunden con ritmo cadencioso en la ondulante ola salina. De improviso su flota aparece enteramente a nuestros ojos: delante de todo, ordenada, está el ala derecha, detrás viene el grueso. Y se oye gritar una voz: «¡Adelante, hijos de Grecia! ¡Libertad a la patria, salvad a vuestros hijos, a vuestras mujeres, a los templos de los dioses antiguos y a las tumbas de los antepasados!». Una sola batalla decidirá nuestra suerte y la suya...

No había, pues, escapatoria para los griegos: vencer o morir. El día de Salamina había llegado. Formaron con los buques atenienses a la izquierda, junto a la costa griega, el grueso aliado al centro y los espartanos, corintios y megarenses del lado de Psitaleia; en cuanto el viento comenzó a soplar a su favor, los persas se desordenaron. Doblando la extremidad de la pequeña isla, los griegos se fueron cerrando sobre los barcos enemigos, a los que empujaron con una maniobra envolvente de izquierda a derecha, que impidió a los persas –precisamente por su número– maniobrar. Jerjes, que observaba la batalla desde su puesto de mando en el monte Aigaleos, pudo ser testigo de excepción del inmenso desastre naval de sus marinos que, cansados, entorpecidos por su número avasallador y aplastados finalmente por el rodillo griego, fueron dejándose arrastrar sobre la costa para ser allí aniquilados.

VON KAULBACH, Wilhelm. *Batalla naval de Salamina* (1868). Stiftung Maximilianeum, Múnich (Alemania). Pintura al óleo que representa la tremenda melé que se formó en la parte central de la batalla, cuando a la flota persa, desordenada por la isla Psitalea, le embistió la flota aliada griega de la Liga de Corinto de treinta ciudades, capitaneada por Atenas, Corinto y Egina, con doscientos cincuenta trirremes. Esparta sólo puso dieciséis de estos barcos.

Todo terminó con más de doscientas naves de Jerjes perdidas contra cuarenta

griegas, y el resto en fuga o dispersándose hacia sus puertos de origen. La propia reina Artemisia, al ver caer a Aquemenes en plena batalla, se abrió paso para que no la cercaran a ella también, no dudando en abordar y echar a pique una nave de su propio bando interpuesta en su camino, lo que movió a decir a Jerjes: «Hoy mis hombres pelean como mujeres y las mujeres como hombres».

No existen partes de bajas, pero, teniendo en cuenta los buques perdidos, debieron caer de cinco mil a diez mil marinos persas, a cambio de dos mil o tres mil griegos. La victoria no fue aplastante, ni mucho menos, pero, lo mismo que las Termópilas, trastocó la situación de la campaña por completo. Jerjes perdía de un plumazo su flota, su apoyo y el dominio del mar Egeo, que tan cómodo le había resultado para llegar y conquistar Atenas. A partir de ahora, sus fuerzas tendrían que combatir para conservarla y mantenerse en tierra griega, puesto que sus adversarios, crecidos y de mano de los redivivos espartanos –inspirados por la lección inmortal de Leónidas– iban a proseguir la campaña sin margen alguno para el desánimo o el desaliento. La nueva y gran hazaña, la batalla de Salamina, heredera de Maratón y librada en condiciones aún más críticas, se había resuelto para los griegos favorablemente sobre las aguas, demostrando que sólo ellos eran el Pueblo del Mar.

Micala, Eurimedón y Siracusa

LA ANIQUILACIÓN DE LOS PERSAS

La gran derrota persa en Salamina significó el absoluto triunfo ateniense; vino a ser, también, pistoletazo de salida para la expansión comercial y predominio naval militar de Atenas en el mar Jónico y Mediterráneo oriental, que iba a brillar con fuerza, expandiéndose, hasta conocer finalmente la derrota –completando así su periplo vital– en un plazo de setenta y cinco años, los que van desde las victorias de Salamina e Hímera hasta las tremendas debacles aniquiladoras de la flota griega primero en Egipto (454 a. C.) y después y finalmente en Siracusa (415 a. C.) y Egos Pótamos (405 a. C.), de las que la hegemonía naval ateniense nunca se recuperaría.

En este largo período, casi tres cuartos de siglo (480-405 a. C.), se libraron al menos quince batallas navales –Salamina (480 a. C.), Hímera (480 a. C.), Micala (479 a. C.), Cumas (474 a. C.), Eurimedón (468 a. C.), Síbota (433 a. C.), las cuatro batallas navales sucesivas de Siracusa (413 a. C.), Cinosema (411 a. C.), Cícico (410 a. C.), Notion (407 a. C.), Arginusas (405 a. C.) y Egos Pótamos (405 a. C.)–, todas relacionadas con la extensión o regresión del poderío marítimo ateniense, tanto contra los persas como oponiéndose a la rivalidad de la Liga del Peloponeso liderada por Esparta, e incluso, casi en las fronteras del imperio (Nápoles, batalla de Cumas), contra los etruscos, pueblo ya conocido de la Etruria italiana que fue derrotado. Estos setenta y cinco años de forcejeo naval incluyen la famosa Edad de Pericles de Atenas, es decir, la auténtica Edad de Oro griega, que abarca los cuarenta años de gestión (467-428 a. C.) del *strategos autokrator* ('comandante en jefe') más famoso de la cultura helena, además de la famosa Pentecontecia, de la formación de la Liga de Delos en 477 a. C. al comienzo de la guerra del Peloponeso en 431 a. C., medio siglo considerado como el esplendor de Atenas.

Ante todo, la marina griega actuó como auténtico agente exterminador del ejército y la marina persa en retirada. Como le ocurrió al primer ministro británico Winston Churchill tras la Segunda Guerra Mundial, el inquietante Temístocles no gozó del favor del pueblo griego tras la victoria; las elecciones de 479 a. C. las ganaron Arístides y Jantipo, dejando al artífice de Salamina rumiando su derrota y urdiendo nuevas conspiraciones con Jerjes, el derrotado enemigo. Este, en un primer momento, pensó que la estrepitosa derrota naval frente a Atenas traería una tremenda debacle de su ejército, aislado en Grecia, si la victoriosa flota griega se dirigía al Helesponto y destruía el puente flotante, con lo que le impediría así la retirada. De hecho, fue lo que propuso Temístocles, pero se lo impidió Euribíades, alegando que si el gigantesco ejército persa se quedaba aislado en Grecia, la asolaría por completo. Así pues, a enemigo que huye, puente de plata.

Pero el ejército persa era tan poderoso que, lejos de huir, una vez se repuso del susto tomó posiciones en tierra griega y se preparó para reasumir la ofensiva. Jerjes pasó a la retaguardia, pero en Tesalia quedó su primo Mardonio con un formidable ejército de trescientos mil soldados, mientras Macedonia y Tracia se ponían bajo el mando de Artabaces con fuerzas similares. Así fue cómo los griegos, por no explotar la victoria aislando a sus enemigos, les permitieron levantar cabeza en territorio propio y que amenazaran sus ciudades y fronteras. La decisiva victoria en Salamina quedó reducida a la aniquilación del poderío naval persa y dejó al ejército prácticamente indemne. Los griegos, diversos, dispersos y siempre discutiendo entre ellos, debían ponerse de nuevo manos a la obra para salvar la patria del invasor.

Teóricamente los iba a dirigir Pausanias, regente de Esparta, que se encaminó a la llanura beocia –en la vecindad del Ática y Atenas– con un ejército de cuarenta mil hombres, a los que se incorporaría el ateniense Arístides con otros diez mil entre hoplitas y arqueros y un nutrido contingente de aliados griegos, mientras los beocios traidoramente se incorporaban al bando persa. Conociendo la habitual división entre los griegos, Mardonio intentó obligarles a luchar simultaneando la negociación con los atenienses para alarmar a Esparta. El resultado superó sus expectativas, puesto que Arístides, consciente de lo que estaba en juego, se unió prestamente a Pausanias y apareció frente a las ruinas de Platea y el monte Citerón en el mes de agosto de 479 a. C., con lo que los griegos totalizaron ciento diez mil hombres en pie de guerra.

La batalla subsiguiente duró más de una semana y tuvo varias fases. Mardonio, tras el fracaso de su caballería en Eritra tiempo atrás, situó prudentemente a su ejército frente al griego, con el río Asopo entre medias. Durante las primeras jornadas se luchó por los suministros, los accesos a la llanura y el agua. Finalmente, la caballería de Mardonio presionó sobre al ala derecha griega (donde estaban los espartanos), obligando a Pausanias a ordenar el repliegue sobre Platea, lo que se hizo tarde y mal. El ejército griego quedó descompuesto y el contingente de Esparta aislado. Les rodeó la caballería persa. Mardonio, al ver la victoria a su alcance, se dispuso a la aniquilación de los griegos y, al mando de un millar de inmortales, se lanzó al ataque montando un caballo blanco seguido de un contingente de arqueros y el masivo ejército detrás. Asombrosamente, esta carga aniquiladora fue su perdición, puesto que Pausanias, con temple espartano a toda prueba, al ver venir la desordenada multitud enemiga, ordenó un contrataque de los

diestros hoplitas acorazados; masacraron estos a los inmortales, luego a los arqueros y finalmente las filas de soldados persas regulares en una auténtica degollina, donde perecieron Mardonio y varios millares de los suyos, hecho que señaló el principio del fin del ejército de Tesalia y la aplastante victoria de Platea, con Salamina, la definitiva victoria griega –¡quién lo habría dicho!– frente al Imperio persa de Jerjes.

Por su parte, la flota griega, al mando de Jantipo, había fondeado en Argos, isla de las Cícladas frente a la costa eubea, para navegar luego hasta Delos, famosa por su templo y donde se decía que había nacido el dios Apolo. Pero, independientemente del mito, lo que pronto se hizo en Delos (478-477 a. C.) fue, a propuesta de Atenas, constituir un fondo común aportado por las ciudades griegas aliadas, esto es, el depósito de un tesoro invertible puesto bajo la protección del dios Apolo y que se prestaba a interés variable. Así fue cómo Atenas, de forma genial, no sólo constituyó un banco capaz de financiar guerras y aventuras marítimas, sino también una Liga, la llamada Liga de Delos (Atenas, Naxos, Quíos, Samos, Lesbos y Tasos), que, con unos ingresos de seiscientos talentos anuales de sus socios, dominaría a su capricho –puesto que el dios Apolo no se caracterizaba por sus intromisiones desde la presidencia–, siendo la base financiera del imperio ultramarino.

Stoa de orden jónico perteneciente a las ruinas de Mileto, actual Milet turca, frente a la isla de Samos y el Dodecaneso. En 499 a. C., Aristágoras encabezó, desde este enclave griego en Asia Menor, la rebelión contra la satrapía persa de Sardes que condujo a la batalla de Lade. Tras Salamina, la flota persa de Mardontes se refugió no lejos, en Micala, acudiendo a exterminarla Jantipo, padre de Pericles, en 479 antes de Cristo.

Entre tanto, Jerjes, con su descalabrado ejército en retirada, se había hecho fuerte con una nueva flota en Micala, a los pies de una montaña no lejos de la isla de Samos, entre Éfeso y Mileto, la Jonia que hoy es Turquía. Los barcos del almirante Mardontes vararon en tierra y el ejército levantó una empalizada, quedando al mando de Tigranes. Para los griegos, el enemigo quedaba ahora en la orilla de enfrente, donde se desplazaron prestos Jantipo con los trirremes atenienses y Leotíquides II, rey de Esparta, con los suyos. Al ver la posición enemiga, el espartano llevó a cabo un desembarco anfibio a treinta kilómetros de Micala, asaltándola después con marineros y hoplitas. Tigranes y los suyos cometieron el error de salir de la empalizada, donde los hoplitas les batieron, mientras Jantipo cercaba la flota persa, a la que después dio fuego. Tras la incontestable victoria, los aliados emprendieron el regreso a Samos.

Leotíquides, como Temístocles en su día, quiso atacar los puentes sobre el Helesponto, pero los atenienses, contumaces, prefirieron emplear sus fuerzas en el sitio de Sesto. Así fue cómo el general persa Artabaces, con su imponente ejército de Macedonia y Tracia, logró alcanzar Bizancio, cruzar el Bósforo y ponerse a salvo en tierras asiáticas. Jerjes conseguía recuperar gran parte de su derrotado ejército y regresó con él a sus dominios babilónicos (Susa). Debió pensar que un pueblo tan diverso, polifacético y contradictorio como el griego no tardaría en labrar su propia destrucción, como así sucedería en la proximidad del año 400 a. C.; no llegarían a verlo, sin embargo, sus ojos, pues en 465 a. C. pereció, con su hijo mayor, asesinados ambos en una oscura intriga palaciega.

Con la retirada persa, los atenienses lograban abrir la vital y estratégica ruta del Ponto, lo que permitía restablecer el imprescindible suministro a la ciudad del trigo ucraniano. Pero aún quedaban en Tracia, Macedonia y las islas del Egeo y territorios anexos numerosos enclaves persas que debían suprimirse para dejar segura y libre de peligros la mencionada ruta. Fue el problema que tuvieron que afrontar los siguientes líderes atenienses, Cimón y Efialtes, elegidos cuando ya Atenas había constituido la Liga de Delos y se preparaba a emerger como gran potencia marítima. Cimón, hijo de Milcíades –vencedor de Maratón–, era un aristócrata líder

del partido oligarca, íntegro y de fuerte carácter, dispuesto a lograr el mejor partido para Atenas. Trató de fomentar la alianza con Esparta, pero tenía enfrente a un idealista como Efialtes, que daba prioridad al peligro interior (es decir, la depuración del Areópago o Senado de todas sus prebendas, corruptelas y manejos) promoviendo una continua inestabilidad política que traía como consecuencia una errática política exterior, aunque, como nos recuerda Montanelli, abriera para Atenas la posibilidad de alumbrar una verdadera democracia, limpia y auténtica, que llegaría con Pericles.

La limpieza promovida por Efialtes duró toda la década de 470 a 460 a. C. Como un Robespierre anticipado, Efialtes al final fue víctima de su propio afán de integridad y cayó por un puñal asesino en 461 a. C. Mientras tanto Cimón, que era mucho mejor militar que político, había sido nombrado *strategos* y puesto al mando de la victoriosa flota de Jantipo, compuesta por trescientas embarcaciones atenienses y jonias que fondeaban, en 467 a. C., en el Cuerno de Oro de Bizancio, futura Constantinopla. Desde allí inició su campaña marítima, tomando la isla de Esciro y Eyón para asegurar la ruta de la Calcídica; recaló en el Pireo, pasando luego a Cnido para hostilizar la costa caria (es decir, el litoral turco occidental de nuestros días), donde tomó Fasélide. Enterado de que los restos de la flota persa y fenicia se habían refugiado en Aspendo, situada en la desembocadura del río Eurimedonte o Eurimedón, en la Panfilia (dentro del golfo de Antalya actual, al pie de los montes Tauro, Turquía), Cimón marchó hacia allí con doscientos cincuenta buques, la mayor parte de ellos trirremes.

Los persas y fenicios no se dejaron sorprender esta vez y, aunque tenían sus barcos en la playa y habían levantado una empalizada como en Micala, demostraron tener la lección muy bien aprendida. Su jefe, Ferendates, se encerró con sus fuerzas a cal y canto en la empalizada y ordenó a la flota de trescientas cincuenta unidades en total que atacara a la armada griega. Una vez más, a pesar de la destreza marinera fenicia, quedó demostrada la superioridad de los trirremes atenienses y la ya notable experiencia adquirida por sus almirantes y capitanes. La flota persa fue literalmente barrida de las aguas del golfo, perdiendo más de un centenar de unidades, gran parte de ellas capturadas.

Estas naves capturadas iban a dar su rasgo característico a la batalla de Eurimedón, que llevaría para la posteridad el inconfundible sello del caballo de Troya. Convencido Cimón de que Ferendates no saldría nunca de la empalizada, tripuló con sus propios oficiales navales y dotaciones los barcos apresados, a los que hizo regresar al estuario para engañar a los persas. Esta ingeniosa añagaza (de ser cierta la versión que nos proporcionan Diodoro y Éforo) fue la llave que abrió el campamento persa. Introducidos los contingentes griegos disfrazados dentro de la empalizada, Cimón dio la orden de ataque y los persas fueron atacados desde dentro y fuera. La masacre fue espantosa, y aunque Ferendates logró formar una precaria línea de batalla, sucumbió inevitablemente ante la acometida de los hoplitas. A pesar del tremendo desastre, los persas, en esta su última gran batalla en retirada, lograron ganar con su heroísmo el respeto griego, pues Cimón prohibió tajantemente el saqueo del campamento. El botín capturado, no obstante, fue copioso, pues con él se financiaría –según Plutarco– todo el sector meridional de las nuevas murallas de Atenas.

Eurimedón señaló el punto y final de la influencia persa en el Mediterráneo oriental. Expulsados definitivamente los medos de las costas griegas, macedonias, tracias, jonias y carias, Atenas pasó a dominar el completo ámbito del mar Egeo como gran emporio comercial mientras acometía grandes cambios estructurales. En primer lugar, la nueva conformación de la propia Atenas como ciudad amurallada y monumento a la victoria sobre los persas; en segundo lugar, sus redes y lazos con el imperio a través de la Liga de Delos para transformarse en el primer emporio marítimo de su época; en tercer lugar, la renovación de su sistema político hasta lograr una auténtica democracia, traumático asunto que acometió Efialtes, como sabemos. La pieza clave, sin embargo, para la victoria había sido la flota ateniense. Del mismo modo que los arquitectos se prepararon para levantar en Atenas impresionantes obras de piedra en honor de la gran victoria, y los escritores y poetas apelaron a la inspiración para redactar grandes obras literarias y teatrales en su honor, los mejores buques de la flota recibieron los nombres de *Demokratia*, *Eleutheria* ('Libertad') y *Parrhesia* ('Libertad de expresión'). Pero también los había sencillos como *Nemea*, *Delia*, *Pandora*, *Thetis*, *Galatea* o *Ribereña*. La armada griega seguía siendo, además, pilar básico y piedra angular para el mantenimiento de un imperio basado en las ciudades-estado unidas por mar; sin flota, todo el montaje de Atenas imperial caería como un castillo de naipes, lo que en adelante deberían tener muy presente sus dirigentes, en especial de cara a los nuevos conflictos que se avecinaban.

Mientras Atenas emprendía su carrera meteórica hacia las estrellas sobre el cadáver persa, otras poderosas ciudades-estado griegas recelaban abiertamente de sus intenciones. La primera de ellas, una vieja polis agraria y continental como Esparta, que muy pronto empezó a ver en el despegue ateniense la inevitable sombra de rivalidad que se debía atajar por cualquier medio, incluido el más practicado a la sazón, es decir, la guerra. Frente a la Liga de Delos de la flamante Atenas, marinera, jónica y mediterránea, Esparta, conservadora, dórica y septentrional, tejió una alianza de ciudades, la Liga del Peloponeso (Beocia, Megara, Tebas, Potidea, Olimpia, Corinto, Tegea, etc.), que se opusiera a ella y terminara por aislarla rodeándola por tierra. Atenas apenas poseía el Ática y las ciudades a las que lograba seducir. Previéndolo, el victorioso Cimón había tratado de limar asperezas con Esparta, pero fue inútil, pues los avatares políticos atenienses ocasionaron su destitución en 462 a. C., año en que la confederación ateniense-espartana contra los persas puede darse por finalizada. Las bases para la larga y confusa guerra del Peloponeso quedaban así establecidas.

En momento tan trascendental, Atenas tuvo la suerte de poder contar en el poder con el hombre idóneo para ejercerlo, Pericles, que convertiría la ciudad de Atenas en la magnífica urbe de la que hoy podemos aún contemplar ruinas, haciendo realidad el imperio marítimo y rozando casi con la punta de los dedos la imposible quimera de una democracia ideal. La excelencia de Atenas como imperio de ciudades-estado, potencia cultural y creativa y aleccionadora democracia (hay que recordar que Pericles creía en el liberalismo reformista e ilustrado para desterrar la demagogia y el desmán populista) coincidió no sólo con la guerra del Peloponeso, sino también con el liderazgo de la marina ateniense en el Mediterráneo, y, de hecho, lo más granado de la cultura griega está inseparablemente unido a la vocación naval ateniense, pues se debe recordar que el propio Pericles era hijo del almirante Jantipo, destacado en Micala, y Agarista, sobrina de Clístenes, tirano defensor de la democracia que fue reducido al ostracismo antes de la invasión persa. No consta que Pericles secundara personalmente esta vocación marítima como reyes posteriores han cultivado la afición a los yates, por ejemplo (seguramente tenía cosas más importantes de las que ocuparse), pero sí que dedicó grandes esfuerzos a las obras públicas, como el amurallado de Atenas, la fortificación del puerto de El Pireo, la erección del Partenón por parte de Ictino y Calícrates, el Erecteion que construyó Mnesiclés o la reconstrucción de la Acrópolis y los templos de Ramnunte y Sunion, obras espléndidas, algunas de las cuales han llegado a nuestros días.

Pericles, por supuesto, no pudo olvidar la flota. Tanto la marina militar como la mercante recibieron el correspondiente impulso, esta segunda a cargo de una pujante burguesía comercial opuesta políticamente en Atenas a la aristocracia gobernante (la casta, como diríamos hoy día). Las mejores embarcaciones griegas, con doscientas toneladas de registro y capaces de alcanzar velocidades de más de siete nudos a vela, se construyeron en este período. La época de Pericles queda situada entre las victorias de Eurimedón (468 a. C.) y Síbota (433 a. C.), es decir, un período entre la aniquilación y expulsión de los persas y el muy posterior y fatal desafío bélico entre la Liga del Peloponeso, capitaneada por Esparta, y la Liga de Delos, encabezada por Atenas. No resultaron, sin embargo, años sin tropiezos, pues hay que atribuir al genial *strategos autokrator* la expedición a Egipto del año 458 a. C. que tan mal terminaría.

Recién concluida la muralla de Atenas en 457 a. C., la ciudad se vio envuelta en

el primer conflicto con la Liga del Peloponeso, junto con sus aliadas Tesalia y Argos. Pericles disponía a la sazón de unos formidables ejército y marina, compuesto el primero por casi treinta mil hombres y la segunda por trescientos trirremes listos para el combate. Para poder proyectarse hacia Occidente (Italia y Sicilia), estas fuerzas tomaron Lepanto, dominando así el golfo de Patrás y el de Corinto. Pero Esparta concertó con Beocia una alianza que, amenazando a Atenas desde el norte, derrotó por completo a sus fuerzas en Tanagra (457 a. C.). Los espartanos, sin embargo, no explotaron la victoria, y poco después los beocios resultaron derrotados por los atenienses en Enofita, lo que compensaba la situación.

Entre tanto, Pericles había mandado doscientos trirremes –las dos terceras partes de la flota– a Egipto, dudosa aventura en ayuda de Inaros, rey de Libia, para imponer allí su dominio frente a los persas. Creyó que con ello forzaría a los persas a negociar, pero todo lo que logró fue meterse en un jardín del que la boyante flota ateniense saldría muy perjudicada. Unidos a las fuerzas de Inaros, los barcos griegos subieron por el delta del Nilo y lograron tomar Menfis, mas no su ciudadela. Entonces, el masivo ejército persa contraatacó, reconquistó Menfis y dejó a los marinos griegos aislados en la isla de Prosopitis, entre dos brazos del Nilo que unía un canal. Allí resistieron durante año y medio, pero finalmente, forzados por las circunstancias, en 454 a. C. los griegos fueron aniquilados, perdiendo doscientas cincuenta embarcaciones y casi cincuenta mil hombres. Una auténtica catástrofe que significó la revancha persa no sólo por Salamina, sino también por las derrotas posteriores (Platea, Micala y Eurimedón) que acabamos de ver.

En 452 a. C. un redivivo Cimón fue el encargado de acordar una tregua de cinco años con Esparta, pues Atenas, tras el desastre egipcio, estaba agotada. Se firmó también la Paz de Calias (448 a. C.) con los persas, pues los atenienses debían estar deseosos de enviar al baúl del olvido la reciente derrota, que obligaba a resetear todos sus monumentos, poemas, libros épicos y mitos de haber dirigido el insobornable Efialtes una exacta memoria histórica. Por supuesto, esto no sucedió, y la posteridad y el gran público recuerdan Salamina, pero no Prosopitis, del mismo modo que Hollywood ha recreado la batalla de Midway sin mencionar siquiera la posterior batalla de la isla Savo.

No corrían, sin embargo, tiempos de paz, y en 435 una apetitosa pieza para el Imperio ateniense, la isla de Corfú (que le permitía expandirse hacia el Adriático, sur de Italia y las costas de Sicilia), pidió socorro a la Liga de Delos para separarse de Corinto. Atenas envió treinta trirremes para unirse a la modesta flota de Corciria o Corfú, refugiada en el cercano continente, sobre el litoral de la actual población de Mourtos. Se trata de una costa boscosa, llena de guaridas y recovecos a redoso de las islas Síbota (Sibota, Agios Nikolaos y otros islotes, todos muy montañosos), donde atenienses y corcirios quedaron bajo un mando multitudinario compuesto por Milcíades, Lacedemonio (hijo de Cimón), Esímides, Euribato, Diótimo y Proteas. Los corintios, unidos a megarenses y ambracios, quedaron a las órdenes de Jenóclides, que se vio en la difícil coyuntura de tener que atacar estas auténticas guaridas en las rocas, de donde sus enemigos sólo salían para dar zarpazos. En la llamada batalla de Síbota (433 a. C.) la sección derecha de su formación fue derrotada, pero Jenóclides logró imponerse en el resto, aunque no consiguió exterminar a sus enemigos ni expugnar sus bases. De esta forma, los atenienses, pese a perder la batalla, evitaron que la flota de Corfú fuera aniquilada.

En 432 a. C. Potidea quiso a su vez separarse de Atenas, y la Liga del Peloponeso se reunió en Esparta para decidir si iniciaban esta nueva guerra. Era un momento pésimo para los atenienses, pues a la sazón Pericles, en el amargo final de su carrera política, tenía que soportar el proceso del Senado contra Aspasia, su mujer, a la que acusaban de prostituta, celestina y pervertidora de jovencitas. Mientras los atenienses se entregaban así a una feroz crónica rosa que no era sino muestra de su propia degradación tras el largo y fructífero mando de Pericles, los espartanos y aliados peloponenses se preparaban para la guerra. Esta estalló cuando Tebas tomó Platea y Atenas tuvo que invadir Beocia, a las puertas de casa como quien dice, para crear un perímetro defensivo. Todos los habitantes del Ática se refugiaron tras las murallas de Atenas y la flota ateniense, ya reconstruida, se lanzó al ataque de las líneas comerciales enemigas. Sin embargo, de 430 a 426 a. C. dos tremendas epidemias, de tifus y peste, asolaron las costas griegas para llevarse entre otros muchos a un desengañado Pericles, al que sustituyó Cleón.

Cleón era un tipo campechano y directo que en 425 a. C. venció a los espartanos en la isla de Esfacteria, escenario al que aguardaba la historia para otras dos grandes batallas navales posteriores, Zonchio (1499) y Navarino (1827). Pero el espartano Brásidas le derrotó decisivamente en Anfípolis (423 a. C.), provocando la paz que llevó el nombre del nuevo personaje ateniense que entra en este relato, Nicias, protagonista de la cuádruple batalla naval de Siracusa. Nicias era un hombre rico de alta cuna que disfrutaba de grandes rentas gracias a las partidas de esclavos que arrendaba para las minas (la democracia ideal de Pericles no había sido capaz de erradicar esta lacra para la humanidad). Ejerciendo como gran e irreprochable estadista en épocas de apuro para la patria, firmó la paz con Esparta que llevó su

nombre. No podía sospechar que el futuro le reservaba, como amarga lección política, al más difícil y atravesado rival (además de paisano) que pueda figurarse, Alcibíades, otro de los destacados en Siracusa.

LA GRAN TRAICIÓN ENTRE GRIEGOS

Alcibíades, hijo de una prima de Pericles, se había criado a la sombra de este y educado en la escuela de Sócrates, maestro filósofo que le prestaba apasionada atención. Según el historiador y estratega británico J. F. C. Fuller, era un joven «egoísta, inquieto, disoluto y desdeñoso hacia la bondad ajena». Montanelli, extendiéndose más en su personalidad, lo juzga egocéntrico y extrovertido, «violador de leyes y de mujeres», seductor de masas electorales, ambicioso y envidioso hasta extremos verdaderamente feroces y enfermizos. Aplicando un concepto moderno actual, se habría dicho que este vástago de la élite ateniense era un personaje tóxico, los atolondrados medios de comunicación le habrían otorgado el título de seductor antes de iniciar con él una larga luna de miel (las audiencias, ya se sabe), y sólo personas sensatas y de sentido común habrían caído en la cuenta de que este tipo de personajes tienen un adjetivo desde la misma noche de los tiempos, curiosamente compartido con la geografía marítima: golfo. Incubado en el mismo seno de la sociedad helena en su más alto grado de brillantez e ilustración, Alcibíades sería el individuo señalado por el destino para activar la carga explosiva que conduciría la constelación de la Edad de Oro griega a su *big bang* y hundimiento definitivo, dejando tan sólo un leve rastro para que ilusos nostálgicos, aun hoy en día, consideren la Grecia clásica ejemplo de sociedad perfecta. No habría estado mal, en efecto, si hubiera hallado el modo de erradicar y desactivar a especímenes como Alcibíades antes de que pudieran perpetrar el correspondiente e irreparable destrozo.

Busto de Alcibíades (s. IV a. C.). Museos Capitolinos, Roma. Seductor y polémico ateniense procedente de la escuela de Pericles. Traicionó a Atenas para ponerse del lado de Esparta, luego a todos los griegos actuando de agente persa para volver, con el hundimiento de Atenas en 407 a. C., como providencial almirante. Aunque parezca increíble, se fiaron de este personaje.

En contraposición a su mentor, Pericles, a Alcibíades sí que le gustaban los yates y la ostentación. Casado con Hipareta, hija del mayor de los millonarios conservadores (Hipónaco), tenía a su disposición una flotilla de trirremes para uso particular, de los cuales el buque insignia podía utilizarse como nave de carreras, recepciones o simple *picadero*. Esta afición náutica proveyó a Alcibíades de una nada desdeñable capacidad táctica naval, como demostraría en su momento. No podía ser de otra forma, procediendo él mismo, como procedía, de la más pujante

burguesía mercantil patrocinadora del partido demócrata (los *progres* de la época), en cuyas filas gestó el germen de la destrucción de todo lo construido por Jantipo, Cimón, Efialtes y Pericles.

También existían cosas, por supuesto, que este individuo mimado por la fortuna no podía soportar, a la cabeza de las cuales figuraba la Paz de Nicias. A Alcibíades le irritaba que un individuo respetable, supersticioso y beato como Nicias, un auténtico carca, hubiera encontrado la fórmula de apagar la volátil guerra del Peloponeso, obteniendo todo su prestigio político de mantenerla convenientemente dormida. Por ello, una vez aclamado por sus seguidores de forma abrumadora, Alcibíades se dedicó a reavivar el conflicto entre griegos fastidiando a Esparta al tentar sus enclaves insurrectos con la rebelión y apoyo de Atenas. A la cabeza de ellos, Argos, al otro lado del istmo donde hoy se ¿alza? (más bien se profundiza) la magna obra del canal de Corinto. Lo consiguió, obligando al rey Agis de Esparta a tomar las armas y dar una lección a los atenienses en Mantinea (418 a. C.).

La Paz de Nicias había terminado. No contento con ello, a continuación Alcibíades acogió hospitalario a los embajadores jonios de Sicilia, una remota colonia de poniente, al otro lado del mar Jónico. Estos se quejaban del predominio siracusano sobre ellos, respaldado por la Liga del Peloponeso, es decir, Esparta. La isla de Sicilia había sido colonizada, trescientos años atrás, por los griegos de Corinto al mando de Arquias, y en 485 a. C. había caído bajo la tiranía oligárquica de Gelón, que, aun pronto abolida, era de tanto agrado en Esparta. Alcibíades decidió prestar oídos a los cantos de sirena y promover que Atenas, con toda su flota, se embarcara en aquella campaña de liberación de los buenos sicilianos demócratas. Estos prometieron, además, su tesoro como pago de la expedición, pero a la hora de la verdad se demostraría que sólo contaban con treinta talentos.

Lo cierto es que, antes de nada, los atenienses habrían debido recordar a Pericles y el desastre de la expedición a Egipto; también ponderar que Sicilia era granero de trigo de Esparta, igual que Ucrania de Atenas, por lo que pretender apoderarse de ella desencadenaría un conflicto estratégico de primer orden. Pero oponerle algo semejante a Alcibíades era como aconsejar prudencia a un piloto de Fórmula 1 instándole a conducir por la derecha. Nicias, por supuesto, rechazó de plano embarcar patria y marina en semejante desatino; habla, sin embargo, bien a las claras de su pusilanimidad e impotencia que sólo objetara argumentando que se trataba de una empresa inabarcable para Atenas. Lejos de desanimar a sus conciudadanos (para brutos, nosotros), las masas atizadas por Alcibíades demostraron entusiasmo desbordado por emprenderla, dejando claro para la posteridad que si hay que culpar a Alcibíades como mano responsable de activar el detonador de la carga que terminó destruyendo Atenas, sólo sus habitantes fueron responsables directos del holocausto final por su cabeza de chorlito.

En 415 a. C. ya estaba preparada en El Pireo la expedición, compuesta por casi trescientas embarcaciones, de las cuales 134 eran trirremes de guerra y el resto, transportes. Llevaban a bordo treinta mil hombres entre marineros y soldados, de los que sólo cinco mil eran hoplitas y mil trescientos arqueros, además de provisiones y pertrechos para los mismos. Recibieron el mando conjunto Nicias, Alcibíades y Lámaco, triunvirato que aseguraba continuas disensiones. Para horror de Nicias, los augurios fueron nefastos: los cuervos picotearon la estatua de Palas, se zarparía en Plinterias (el martes trece heleno) y una noche todas las estatuas de Hermes aparecieron mutiladas. El oráculo de Amón, sin embargo, resultó favorable, y del sacrilegio de Hermes se acusó inmediatamente a Alcibíades, al que de momento, como debía partir en la expedición, se aplazó su procesamiento. Resueltas de este modo las últimas trabas, en junio del mismo año partieron los buques hacia el golfo de Egina sin que nadie cayera en la cuenta de que, al fin y al cabo, el único pronóstico favorable había sido proporcionado por una deidad egipcia.

El viaje desde Atenas a Sicilia, cruzando de este a oeste el mar Jónico, era una travesía notable para el siglo v antes de Cristo. En total, un trirreme rápido podía completarla en poco menos de dos semanas si tenía viento favorable; pero una flota multitudinaria como la de la expedición de Siracusa se demoraría mucho más, probablemente en torno a un mes para recorrer las alrededor de ochocientas millas marinas que se alargaba la ruta costera, dependiendo siempre de las condiciones meteorológicas. Primero, la flota debía surcar, con rumbo sur, el mar Mirtoico hasta el cabo Malea, donde se arrumbaba a poniente para el cruce del canal de Elafonisos, dejando el cabo Espada de Citera por babor para terminar montando el cabo Matapán, llamado Ténaro en aquella época. Los espolones de los trirremes se sumergieron a continuación en las aguas del mar Jónico tras haber bojeado el Peloponeso. La derrota costera proseguía cómodamente con rumbo noroeste hasta las islas Zante, Cefalonia y finalmente Corfú –última perla de la corona ateniense–, donde se haría escala antes de emprender la travesía del canal de Otranto hasta el promontorio Yapigio, el cabo Santa María di Leuca, punta del tacón de la bota italiana. Desde allí, la expedición penetraba en el golfo de Tarento para, siguiendo el eje del tacón de forma paralela, dejar G
tino, completamente protegido y última

Enjoying this book?
Save for later

agua y frescos los remeros, el último tramo seguía la suela de la bota pasando frente a la actual Crotona para alcanzar el cabo Spartivento y, virando a estribor, rendir viaje echando el ancla en Reggio, que fue la base ateniense antes de poner pie en la costa siciliana.

Trirremes actuando en escuadrilla, como las decenas de unidades que libraron cuatro batallas dentro del gran puerto de Siracusa con suerte diversa, hasta que los invasores atenienses, encerrados, perdieron la cuarta batalla intentando forzar la salida (413 a. C.). Atenas se dejó en esta campaña más de doscientos de estos barcos.

Cuando los alarmados siracusanos se enteraron de la llegada de la expedición ateniense, hubo reacciones de todo pelaje. La más destacada fue la del general Hermócrates, que días atrás había propuesto armar la flota y salir al encuentro de los atenienses entre el cabo Santa María di Leuca y Taranto, donde, ensacados en el golfo, no tendrían escapatoria. «Quien ataca primero –dijo– o demuestra su firme decisión de defenderse inspira mayor miedo porque los demás comprenden que está dispuesto a todo». Por desgracia para Siracusa, nadie le hizo caso, aunque lo cierto es que Hermócrates acababa de escribir, con sus palabras, el primer y sacro mandamiento de la futura Royal Navy británica, que esta ejercería, con contundencia demoledora, contra países con los que no estaba en guerra (España) e incluso sus propios aliados (Francia) desde el puerto de Cádiz en 1587 hasta Mers-el-Kebir en plena Segunda Guerra Mundial; ejemplo imitado después por los japoneses en Port Arthur (1904) y Pearl Harbor (1941). Resulta verdaderamente irónico que la historia, como doblándose sobre sus propias páginas, tardara 2.355 años en que alguien siguiera las consignas de Hermócrates precisamente sobre el puerto de Tarento, en noviembre de 1940, cuando la Mediterranean Fleet británica del almirante Andrew Browne Cunningham dejó maltrecha la flota de acorazados de la Regia Marina italiana al atacarla sorpresivamente con aviones torpederos del *Illustrious*. Puede que el polvo de Hermócrates se arremolinara inquieto, como efluvio de la lámpara de Aladino en la urna de un ignoto mausoleo siciliano, cuando percibió las hazañas de sus discípulos.

En realidad, tampoco los atenienses eran espejo de iniciativa y determinación. Como cabía prever, acordar un plan de ataque sólo podía concluir como el rosario de la aurora. Nicias quería hacer una demostración de fuerza y luego mutis por el foro de vuelta a casa; Alcibíades, genio y figura, apostaba por una campaña de propaganda política que pusiera de parte de Atenas a los siracusanos indecisos; y sólo Lámaco, clarividente como Hermócrates, propuso lo que ya se debería haber hecho, es decir, atacar mientras Siracusa se hallaba impreparada y con sus habitantes presa del pánico y la estupefacción. Tampoco Lámaco fue escuchado y Alcibíades se llevó el gato al agua. Mas la ofensiva publicitaria, sin radio, televisión ni prensa respaldándola, resultó un completo fracaso. Lámaco conseguiría, entonces, que las fuerzas atenienses cruzaran el estrecho de Mesina, desembarcando a los pies del volcán Etna, en Catana (Catania), población que no opuso resistencia.

Llegó entonces a Reggio un trirreme rápido de enlace, el *Salamina*, con una orden del Areópago ateniense que reclamaba a Alcibíades para responder de sus cargos en la metrópoli. El prócer demócrata embarcó, pero al sospechar lo que le esperaba en Atenas, en un puerto italiano de la ruta le faltó tiempo para escabullirse, cruzar el canal de Otranto en mercante y presentarse en Esparta, con armas y bagajes, para pasarse al enemigo. Los espartanos, seducidos por su innegable encanto, cayeron rendidos a sus pies. Alcibíades no sólo les puso al corriente de todos los planes e intenciones atenienses, sino que, renunciando al lujo y ostentación que acostumbraba, vistió las rudas ropas agrarias y comió el menú vegetariano para agradar a sus anfitriones. Definitivamente ganado para la ¿causa?, el rey espartano Agis elaboró un plan con él para atacar Atenas en el propio Ática, tomando la población de Deceleia y sus estratégicas minas de plata. Acto seguido Agis, de acuerdo con Alcibíades, entabló tratos con Persia, excitando sus ganas de

venganza para aniquilar al común enemigo ateniense. Fue la máxima ignominia, la gran traición urdida por Agis y Alcibíades, griegos contratando extranjeros para aniquilar a otros griegos.

En realidad, Agis en el pecado llevaba la penitencia, puesto que Alcibíades, incorregible, en cuanto aquel dejó Esparta sedujo a la reina y, a la vuelta del rey, su esposa apareció embarazada. Por si las moscas, el traidor golfante tuvo que levantar el vuelo y se puso bajo la protección esta vez del almirante persa Tisafernes, en Sardes. Mientras tanto, en Siracusa, la gran batalla iba a dar comienzo, dirigida por un enérgico Lámaco y el desfallecido Nicias, que, al borde de un cólico nefrítico, pasaría casi toda la campaña convaleciente. Los siracusanos, decididos a expulsar a los atenienses, emprendieron el camino de Catana para dar batalla y expulsar allí al invasor; era el momento que Nicias y Lámaco habían estado esperando.

Antes de iniciar, sin embargo, la porfiada campaña naval de Siracusa, es preciso describir someramente esta ciudad. Enclavada en la costa oriental de Sicilia, y al sur del extremo de la península italiana, Siracusa tenía, en tiempo de los griegos, una particular fisonomía. Se alzaba en un promontorio plano en cierto modo similar a la almeriense Mesa de Roldán, en el litoral almeriense, o a la Table Mountain de Ciudad El Cabo. En la parte más próxima al mar de este promontorio, entre el cabo Panacia y el puerto Piccolo o Marmóreo, se había encerrado el caserío entre muros, la Acradina, posición casi inexpugnable, a no ser que se conquistara el resto de la meseta, denominada de las Epípolas. Al sur de esta meseta, se abría el llamado Gran Puerto, enorme rada con una isla, Ortigia, cerrando el abra como dique de abrigo, a pesar de lo cual quedaba una bocana de casi media milla de ancho. Un auténtico sueño para los marinos de la época, convertido bien pronto en circo de enfrentamientos navales y rodeado de pantanales y cañizos entre los que vertía el río Anapo, en cuyo cauce se halla la localidad de Olimpieo. Por último, al sur del Gran Puerto, estaba el monte Plemirio, que se prolongaba hasta el mar con el Morro di Porco.

Dos campos, pues, de batalla: la meseta de Epípolas, que permitía cercar y rendir por hambre la ciudad, y el Gran Puerto entre la isla Ortigia y el Plemirio, desde el que se podía mantener el dominio y bloqueo naval. Objetivos indispensables para cualquier pretensión conquistadora, y en los que fijaron inmediatamente su atención los mandos atenienses. En cuanto supo de la salida de las tropas siracusanas hacia el norte, Nicias embarcó rápidamente las suyas y, en plena noche, se deslizó dentro del Gran Puerto, desembarcando al sur de la desembocadura del río. Allí levantaron inmediatamente un campamento con empalizada, donde se hicieron fuertes. Los siracusanos demostraron ser, en efecto, bastante inocentes al no custodiar la entrada del Gran Puerto con su flota, pero los atenienses, dominándolo, desperdiciaron de mala forma éxito tan prometedor: esperaron en su flamante fuerte el regreso de los siracusanos, cuando lo que deberían haber hecho era proyectarse velozmente hacia la meseta y apoderarse de ella antes de la llegada de aquellos, lo que les habría dado ambas bazas fundamentales antes de empezar.

Los siracusanos llegaron a la llanura del río y desplegaron sus huestes, atacando con falanges de hoplitas de dieciséis filas y caballería a falanges atenienses mucho más agiles de sólo ocho filas. Finalmente, sólo la caballería pudo salvar a los siracusanos del desastre, retirándose a la ciudad. Tras rechazar al enemigo, consolidando su posición en el Gran Puerto, el decepcionante Nicias no tuvo mejor idea que, viendo la llegada del invierno, retirarse de nuevo a Catana, con lo que cedía graciosamente su única baza (el Gran Puerto) a su adversario. No cabe iniciativa más desacertada, puesto que en Esparta el traidor Alcibíades ya actuaba contra los expedicionarios promoviendo el envío de refuerzos, por delante de los cuales marchó el general espartano Gilipos, auténtico héroe de la defensa.

La temporada guerrera de 414 a. C. la abría, en primavera, Lámaco al desembarcar sorpresivamente en León, al norte de la meseta. Pero Hermócrates, el general siracusano, tenía este acceso fortificado, por lo que los hoplitas atenienses tuvieron que subir al promontorio por el oeste, expulsando a sus defensores. Desde allí, estos guerreros, transformados en ingenieros y zapadores, comenzaron a levantar un muro que permitiera completar el cerco terrestre de la ciudad. Los siracusanos, por su parte, también soltaron el *hoplon*, la espada y la armadura, y se colocaron el mono y el casco para arrancar una muralla entre la Acradina y el Gran Puerto que contrarrestara la obra enemiga; de nuevo pecaron de ingenuos, y la flota ateniense, inexplicablemente, entró por segunda vez en el Gran Puerto. El magnífico Lámaco desembarcó y, tendiendo tablones y esteras sobre el barro de los pantanos, avanzó con sus hoplitas hasta la obra enemiga para apoderarse de ella. Lo consiguió, pero perdió la vida en el intento. Los siracusanos replicaron entonces con una salida desesperada, derribando unos trescientos metros de la muralla exterior ateniense.

Vista aérea de la ciudad de Siracusa, en la costa oriental de Sicilia y al sur de Calabria, importante ciudad colonizada por los griegos corintios que, convertidos en siracusanos, con ayuda de Esparta la defendieron con éxito del intento de invasión de Atenas en 413 a. C. promovido por Alcibíades.

Sin embargo, con la flota enemiga en el Gran Puerto y el cerco amurallado de Nicias ciñéndose a la Acradina, los días de Siracusa estaban contados. Sus habitantes aclamaban la deposición del juicioso Hermócrates, cuando llegó a Locri, muy oportunamente, el propio Gilipos con dos mil hoplitas espartiatas, guerreros corintios e himeros, y comenzó su avance por tierra hacia la asediada Siracusa. Mejor aun que todo esto, arribó al puerto Piccolo o Marmóreo (al norte de isla Ortigia) una flota corintia al mando de Góngilo, incitando a los siracusanos a no rendirse jamás. Gilipos encontró la meseta desierta, avanzó hacia la muralla, saltó por encima y estableció contacto con la ciudad ante la aclamación general. Roto el cerco terrestre y cuestionado el bloqueo naval por Góngilo, ahora era la flota de Nicias la que estaba reducida en su base del Gran Puerto, donde pronto se librarían las batallas navales.

Los atenienses también habían pedido refuerzos, y se les enviaron veinte naves a través del golfo de Corinto. Le faltó tiempo a Góngilo para acudir a Naupacto (Lepanto), donde, con veinticinco trirremes, bloqueó el puerto, impidiendo salir a estos refuerzos para Nicias. Entre tanto, en la meseta, el brillante Gilipos había hecho construir, opuesta a su ruta de llegada, una muralla perpendicular a la ateniense que impidiera el cerco. Todo el promontorio quedó así liberado, y, por si esto fuera poco, llegó al Gran Puerto la flota corintia de Erasínides, que pasó ante la estupefacta flota ateniense para desembarcar luego refuerzos en la ciudad.

Las cosas se estaban poniendo verdaderamente mal para los invasores. Previsor, Nicias decidió replegarse al sur del Gran Puerto y hacerse fuerte en un campamento que edificó al pie del monte Plemirio, frente al cual fondeó o varó su aún imponente flota. Era el último y gran recurso que le quedaba no sólo para mantener la ofensiva, sino para retirarse a la patria en caso de necesidad. Enfermo y en tan comprometida situación, llevado a aquel rompecabezas abracadabrante por el canalla de Alcibíades, Nicias no deseaba otra cosa que desistir, lo que aún hubiera podido –y seguramente debido– hacer sin esperar más. Pero, formalista y cumplidor hasta el fin, ofreció al Areópago dos opciones: darle permiso para la retirada o enviarle refuerzos, sabiendo con certeza que tomaría la peor de ambas.

Fue exactamente así: Atenas, con su insensato juicio habitual, decidió enviarle antes del invierno a los *strategos* Eurimedón y Demóstenes, el primero con diez barcos y dos mil marineros. Sospechando que si los invasores no se retiraban era porque esperaban refuerzos, Gilipos decidió desalojarles atacando directamente con sus tropas el campamento del Plemirio. Disponía de una flota de ochenta trirremes, que dividió en dos escuadrones de cuarenta y cinco y treinta y cinco unidades, basados en el puerto Piccolo y el Gran Puerto, respectivamente. La idea era que llevaran a cabo un espectacular ataque naval sobre la base griega del Plemirio; cuando los atenienses corrieran a sus trirremes, el ejército siracusano, oculto durante la noche en los pantanos, saldría de sus escondrijos y asaltaría la empalizada de la base ateniense.

La estratagema –la terrestre– resultó. Al ver a la flota enemiga, los atenienses corrieron a sus barcos y lograron dotar sesenta de ellos, que marcharon al encuentro del superior enemigo. En un auténtico derroche de facultades, estos barcos de Nicias lograron hundir once trirremes corintios, siracusanos y espartanos. Pero mientras se producía esta espectacular batalla naval –contemplada desde tierra por los atenienses en las playas–, Gilipos, con sus hoplitas espartiatas, saltó la empalizada y les sorprendió completamente desprevenidos. El campamento de Plemirio fue tomado y, según Tucídides, la derrota se convertiría en «primera y principal causa de la ruina ateniense». Se perdieron pertrechos y provisiones, y Nicias quedó patéticamente a flote con sus naves, expulsado de una tierra donde ya era incapaz de poner pie. Resultó, en efecto, una catástrofe, pero lamentamos discrepar con el ilustre cronista: la primera causa de la ruina ateniense fue Alcibíades, y la segunda, la pasividad militar de los atenienses, que permitieron al adversario llevar a cabo todas sus iniciativas y propósitos.

Tras haber ganado esta singularísima batalla naval (primera de Siracusa) que les condenaba al desastre, para los atenienses era el momento de aceptar la derrota y abandonar el Gran Puerto, rumbo a casa. Pero Nicias y Eurimedón, sabedores de la llegada de Demóstenes desde Egina, aguantaron a la espera de los refuerzos, sin hacer nada, cediendo de nuevo la jugada a sus enemigos. Los siracusanos lograron reunir ochenta buques, cuyas proas reforzaron para el combate, protegiéndolos a flote entre campos de estacas o postes hincados en el lecho del Gran Puerto. Hubo entonces un período de guerra de las estacadas, pues los atenienses las atacaron no sólo con buzos y medios sutiles, sino con grandes barcos de casi trescientas toneladas que equiparon con torres y parapetos para arrancar y romper las estacas. Estaban así entretenidos ambos bandos, cuando Gilipos se enteró de la llegada de los refuerzos atenienses y decidió anticiparse con un nuevo ataque: esta vez, el ejército sería la trampa para atraer la atención y que la flota siracusana liquidase a su adversaria dentro del Gran Puerto.

Oliéndose la jugada, Nicias ordenó montar, en su extremo de la rada, un puerto artificial de barcos a flote que permitiera salir a combatir a los suyos y refugiarse en caso necesario. La peculiar obra, arcaico precedente de los muelles artificiales Mullberry empleados en el desembarco de Normandía, estuvo pronto lista y desbarató las pretensiones siracusanas al convertirse en puerto seguro. El ejército siracusano avanzó sobre las precarias trincheras atenienses mientras ochenta de sus buques desafiaron a sus rivales. Los atenienses, con sesenta y cinco trirremes, entraban y salían de su puerto contrarrestando los ataques en diferentes escaramuzas. Pero a un piloto corintio, Pírrico, se le ocurrió engañar a los atenienses haciendo como que se iban a comer para sorprenderles preparando el rancho; debía conocer bien las costumbres marineras de las dotaciones de los trirremes, pues los hombres de Nicias embarcaron precipitadamente sin haber terminado su pitanza, siendo entonces acometidos por los fuertes espolones siracusanos, mientras, desde pequeñas canoas, se lanzaban dardos a los flancos bajos de los buques atenienses que hirieron a los equipos de remeros. En este ataque (segunda batalla) los atenienses cedieron terreno y perdieron nueve barcos, y sólo el ingenioso puerto de Nicias logró evitar el completo desastre invasor.

Espolón de trirreme recién hallado en el fondo del mar, como deben encontrarse dentro del Gran Puerto de Siracusa, el cabo Cinosema en los Dardanelos, las islas Arginusas al este de Lesbos o el canal oriental de Salamina, todos escenarios de grandes batallas de trirremes.

Por fin, en el mes de julio de 413 a. C., llegó Demóstenes con sus refuerzos, verdaderamente impresionantes: 73 trirremes, 5.000 hoplitas y 3.000 arqueros, una fuerza total de 15.000 hombres, que aumentaba a 45.000 almas atenienses las comprometidas en esta disparatada empresa. Demóstenes desembarcó su ejército, puso en fuga a los defensores en el río Anapo y se dirigió a la meseta para apoderarse de ella y las fortificaciones con máquinas de guerra. Fracasó frontalmente, pero tuvo éxito de noche en el flanco oeste, lo que obligó a los siracusanos a salir en tromba a rechazar el ataque. El ataque de Demóstenes había concluido, y este

general convino con Nicias en emprender ya de una vez la retirada; aún estaban a tiempo. Pero Nicias se retrasó un mes, dando así margen a sus adversarios para rehacerse, puesto que quería concluir las negociaciones. Cuando, a fines de agosto, estaban los atenienses listos para zarpar, el día 27 tuvo lugar un inoportuno eclipse y los marineros, supersticiosos, se negaron a partir. Nicias, con su beatería estéril, los apoyó, y transcurrió otro mes perdiendo el tiempo con ofrendas y ceremonias para calmar el enfado de los dioses.

En realidad, al que estaban tocando las narices con tanta sandez era a su principal y más dañino enemigo, el espartano Gilipos, que decidió que ya que los atenienses no se marchaban por propia voluntad, los echarían a patadas. La armada siracusana preparó sesenta y seis trirremes para una tercera y definitiva batalla naval frente a los ochenta y seis iguales atenienses refugiados tras los muros de madera de su base naval. Enfrentadas ambas flotas junto a la desembocadura del Anapo, Eurimedón, con sus unidades, trató de envolver el ala izquierda siracusana; resultó, sin embargo, separado de su flota, y los barcos enemigos lograron rodearle y aniquilarle al mando de su escuadrón. El centro ateniense fue desmantelado acto seguido, y el resto de buques atenienses se vieron empujados sobre la playa. Desde allí, sólo el ejército de Demóstenes pudo compensar la situación combatiendo mientras se ponían a salvo numerosas tripulaciones. Finalmente, los invasores perdieron dieciocho barcos en esta Tercera Batalla, en la que se impusieron, por derecho propio, los defensores siracusanos. Los que pudieron volver al puerto de Nicias lo hicieron bajo una lluvia de flechas incendiarias, acosados por los brulotes que se lanzaban contra ellos.

Tras la completa derrota, el desastre ateniense era total. Gilipos, sin compasión alguna, decidió cercarlos cerrando la entrada del Gran Puerto, de forma que la única alternativa de los atenienses era rendirse. El desventurado Nicias tuvo que ceder el mando, y la expedición quedó a cargo de Demóstenes, Menandro y Eutidemo, quienes, lejos de pensar en entregarse –les quedaban aún un ejército y ciento diez barcos útiles–, decidieron lanzarse a todo riesgo con la flota para forzar la entrada. La Cuarta Batalla naval de Siracusa sería, pues, un encuentro desesperado, a cara o cruz; no habría compasión para el que perdiera. Habiendo embarcado hasta el último hoplita de las tropas en tierra, el 10 de septiembre de 413 a. C., con viento favorable, los atenienses levaron anclas y, con todas las velas izadas, avanzaron sobre la bocana del Gran Puerto de Siracusa. Los siracusanos, que habían observado los preparativos, les aguardaban con setenta y seis unidades, dispuestas en media luna envolvente sobre la media milla de entrada. La acometida ateniense llegó para batir al escuadrón de trirremes corintios, que salieron malparados; a partir de ahí, la flota ateniense empezó a verse acosada desde todos los ángulos. Con más de dos centenares de barcos moviéndose en un círculo de unos quinientos metros de radio, la batalla derivó a un caos inextricable de maniobras, embestidas, colisiones, barcos abarloados y hundiéndose. En la feroz melé sucumbió la mitad de la flota ateniense a cambio de veintiséis trirremes siracusanos, dejando la bocana llena de buques semihundidos, aplustros destrozados emergiendo de la mar, una marea de remos y restos flotando sobre las negras aguas y cientos, tal vez miles, de muertos. No existe constancia del recuento.

Restaban aún sesenta barcos atenienses y unos diez mil hombres de los más de trescientos buques de la expedición y cincuenta mil invasores remitidos por Atenas a instancias del ¿desaparecido? Alcibíades un año antes. Pero las dotaciones se negaron a volver a intentarlo. A los siracusanos les quedaban sesenta trirremes que, victoriosos, seguían custodiando la bocana del Gran Puerto. Pero los atenienses decidieron que no había nada que hacer. Abandonaron sus naves para emprender una imposible retirada por tierra, donde todo el territorio les era hostil y siempre perseguidos por sus enemigos. Finalmente derrotados en el río Asinaro, cayeron prisioneros siete mil atenienses, que pasaron el resto de su vida en canteras como forzados. Demóstenes y Nicias fueron cruelmente asesinados por sus enemigos. Para Atenas, las consecuencias de este desastre provocado por Alcibíades fueron catastróficas: derrochados todos los fondos y medios de la Liga de Delos en semejantes y sangrientas empresas, esta empezó a disolverse a pasos agigantados, lo que acabó con la hegemonía ateniense sobre el Egeo. La propia ciudad entró en conmoción interna tras aquel desastre, y cayó bajo el gobierno de la oligarquía y el llamado Régimen de los Cuatrocientos. Perdido el trono del Egeo por los atenienses, Esparta se preparó para ocupar su lugar como ciudad dominante del mundo griego. Pero esto no era todo lo malo; como siempre, aún podía ser peor. ¿Por qué? Adivinen quién esperaba su momento, cómodamente instalado en las colonias persas de Jonia: Alcibíades, ponderando su regreso al mando.

LA DESTRUCCIÓN DE LA FLOTA ATENIENSE

Recordemos que, aconsejado por Alcibíades, el rey espartano Agis había tomado la fortaleza de Deceleia con sus minas de plata, al mismo tiempo que se iniciaban negociaciones con los persas. No contento con ello, Alcibíades tramó también la intrusión de diversas expediciones espartanas en ámbitos tradicionales de la Liga de Delos, en franca descomposición tras el desastre; en concreto, en la zona del estrecho de los Dardanelos –Helesponto–, estratégico lugar por donde habían llegado siempre las invasiones de Oriente.

Imagen de los Dardanelos, famoso Helesponto griego que daba paso al Ponto (mar Negro), donde los buques atenienses acudían en busca del trigo ucraniano. En la fase de desaparición de la flota de Atenas tras Siracusa se libraron aquí varias batallas navales, como Cinosema (411 a. C.), Cícico (410 a. C.) y Egos Potamós (405 a. C.).

El primer espartano que apareció con sus naves por las ciudades del estrecho (Sesto, Abydos y Bizancio) fue un tal Calcideo, al que siguió una auténtica flota peloponense, la del navarca ('almirante') Clearco con cuarenta trirremes. En clara connivencia con el sátrapa de Anatolia, Farnabaces II, estas expediciones obtuvieron facilidades portuarias y logísticas en Abydos, sobre la ribera oriental de los Dardanelos. Pero los espartanos no se sentían aún fuertes en la mar, ni siquiera cuando llegaron sus aliados, precedidos por el megarense Helixo con diez naves. Por fin, vino de Esparta un navarca investido como tal, Mindaro, que, potenciando la base en Abydos y con ayuda de los pletóricos siracusanos, se dispuso a poner el Helesponto a disposición de la Liga del Peloponeso reuniendo allí una flota de ochenta y seis unidades.

Atenas, siempre dependiente del trigo ucraniano, como sabemos, no podía permitir algo semejante. A pesar de la tremenda postración por la derrota en Sicilia y la falta cada vez más preocupante de aliados, hizo un esfuerzo supremo para contrarrestar esta nueva conspiración de Alcibíades. Posiblemente, la mejor demostración de la capacidad de sus arsenales fue que, al poco tiempo del desastre de Siracusa, puso en línea de batalla una nueva flota de setenta y seis trirremes, confiados a los *strategos* Trasíbulo, Terámenes y Trasilo. Estos buques acudieron a los Dardanelos para neutralizar la rebelión de Bizancio, pero se encontraron, como desagradable sorpresa, con que no podían alcanzar aquella ciudad, ni tan siquiera el mar de Mármara, pues sus enemigos los esperaban poco más al norte de la actual Canakkale; en concreto, al norte del cabo de Cinosema, en la costa occidental de los estrechos, donde habían llegado desde la también cercana y mencionada Abydos, en la orilla opuesta.

Era 411 a. C. y apenas habían pasado dos años desde la catástrofe ateniense en Siracusa. Ambas agrupaciones formaron en tres cuerpos, una frente a la otra, los atenienses dejando la parte occidental de los estrechos a su espalda, y los espartanos con la Anatolia frigia en su popa. De forma inevitable, llevado por el viento y la corriente, la formación espartana empujó la línea ateniense sobre la costa; los alarmados *strategos* atenienses vieron cómo el saliente del cabo Cinosema literalmente iba a partir por la mitad su formación, mandándola sobre tierra. Entusiasmados, los noveles espartanos, espoleados por sus aliados siracusanos, presionaron aún con más fuerza, viendo su primera y gran victoria al alcance de la mano.

Se engañaban, sin embargo, porque la batalla del cabo Cinosema, tan peculiar o más que las libradas en el Gran Puerto de Siracusa, iba a tener un desenlace tan imprevisible como precursor: de hecho, se convertiría en claro antecedente de la más grande batalla naval de todos los tiempos librada con buques de remo: Lepanto. De esta forma el ateniense Trasíbulo tomó en Cinosema el papel del almirante de la flota otomana Uluch Alí en aquella, mientras su contraparte Mindaro interpretaba al comandante de la Liga Santa Juan Andrea Doria nada menos.

En efecto, dividida la flota ateniense de trirremes por el cabo Cinosema, el ala

izquierda de Trasilo se encontró en graves aprietos, empujada sobre tierra y acorralada por el mencionado saliente. Trasíbulo, al sur del cabo y sin poder verlo, se temió lo peor, y adoptando el expediente de que ante las más graves situaciones lo mejor son las medidas desesperadas, viró hacia el sur y, con boga rápida, comenzó a alejarse del combate. Huía. Mindaro, consciente de ello y creyendo la victoria en su mano, ordenó bogar en caza para que no pudiera escapar, separándose así del resto de su flota, que aniquilaba en aquel momento la de Trasilo al otro lado de Cinosema. De forma inesperada, Trasíbulo, sin reducir boga, viró bruscamente a estribor y, penetrando por la brecha, envolvió por completo a Mindaro, cuyo escuadrón fue aniquilado en un sangriento combate al espolón. Luego, regresando al combate de Cinosema, acometió también a los espartanos y siracusanos que pretendían acabar con Trasilo, y les obligó a retirarse, maltrechos, a su base de Abydos.

La apasionante batalla concluyó con veintiún barcos siracusanos capturados frente a sólo doce atenienses destruidos en la playa de Cinosema. Los atenienses, haciendo alarde de pericia náutica, no sólo habían desmantelado la flamante flota espartano-siracusana, sino que pusieron en fuga a sus enemigos (acomplejados a partir de entonces) y se tomaron merecida revancha frente a los siracusanos. La victoria también les permitió acudir en auxilio de Bizancio, dominar claramente los estrechos y confinar a los espartanos en sus bases de la costa oriental del mar de Mármara. Pero estos, desde luego, no se dieron por vencidos y dándose cuenta de su escaso nivel táctico en combates navales, decidieron llamar en su ayuda a un técnico ateniense desertor que los pusiera al día. Lo han acertado: se trataba de Alcibíades.

Si los espartano-siracusanos esperaban de este personaje algún nuevo tipo de ayuda o peritaje, no podían estar más errados. De forma completamente sorpresiva (puede que considerando la gallardía de la victoriosa flota ateniense, donde apenas se le conocía por el nombre y los marineros le adoraban), Alcibíades, en vuelco de lealtades, decidió pasarse al bando ateniense como asesor de Trasíbulo y Terámenes, sus *strategos*, a los que vino de perilla para desmantelar los incipientes planes espartanos, convirtiéndose ambos almirantes atenienses en incondicionales de sus trapisondas. En efecto, para la campaña de 410 a. C., Mindaro tenía pensado recuperar el dominio del mar de Mármara tomando las islas existentes al noroeste de la península Kapidagi, en concreto las actuales Avsa, Pasalimani y Ekinlik, llamada en aquellos tiempos Cícico, que daría nombre a la batalla subsiguiente. Al no encontrarse suficientemente seguro con el medio centenar de naves supervivientes que le quedaban, Mindaro reclamó de Farnabaces el apoyo del ejército en tierra, comenzando a desembarcar sobre las islas.

En ello se hallaban los espartanos, siracusanos y persas cuando vieron aparecer por el oeste una pequeña división de trirremes atenienses procedentes de los estrechos. Eran, evidentemente, muchos menos que los suyos y, por si esto fuera poco, venía a bordo un muy apetecible enemigo, nada menos que Alcibíades. Sabroso anzuelo al que Mindaro no pudo resistirse, por lo que ordenó a todos sus trirremes seguirle. Las naves remaron en persecución de Alcibíades, que, de forma completamente sospechosa, había emprendido la huida. La razón pudo conocerla el incauto Mindaro poco después, cuando vio surgir detrás del cabo más próximo –seguramente el cabo Ince– los escuadrones de trirremes atenienses de Trasíbulo y Terámenes convergiendo sobre él. Había caído en la ingeniosa trampa tendida por Alcibíades y, para tratar de escapar, sólo pudo buscar el apoyo del ejército desembarcado en Cícico.

Hasta la isla llegaron los trirremes espartanos con los atenienses, muy superiores en número, ya prácticamente encima. La batalla, muy sangrienta, trascendió de los barcos atenienses a los espartanos y siracusanos, y de estos a tierra, donde el ejército persa opuso una formidable resistencia. Finalmente, destruida la flota espartana y siracusana, los atenienses renunciaron a remolcar los trirremes enemigos capturados y optaron por retirarse. Esta nueva y contundente derrota naval dejó el bando peloponense completamente desmantelado en los estrechos, de los que, ya sin flota, tuvo que retirarse. También puso a prueba los acuerdos con los persas, que desconfiaban de tan incapaces aliados. Pero la peor parte (curiosamente) la iban a llevar los vencedores. Inevitablemente, esta victoria supuso la rehabilitación de Alcibíades, al que muchos en Atenas comenzaron a perdonar por anteriores deslices y traiciones; además –¡claro!– estaba su encanto, que ni en los peores momentos le abandonaba. Pero contaba también con detractores que labrarían su próxima ruina.

Por fin, en 407 a. C., Atenas logró librarse de la oligarquía de los Cuatrocientos y reimplantar una democracia populista que no dudó en decretar el perdón de Alcibíades, aclamado por toda la flota fondeada en Samos con permiso de los almirantes adictos. En un error del que pronto tendría que arrepentirse, el nuevo Gobierno ateniense le nombró *strategos* máximo de la flota ateniense, regresando pronto a las turbulencias del Areópago, como en los viejos tiempos. Pero ahora era mando supremo de la flota, con responsabilidad de hacer frente a la maltrecha flota peloponense, esta vez en aguas de la isla de Samos: la batalla de Notion.

Muerto Mindaro, los espartanos habían nombrado un nuevo y capaz navarca, Lisandro, que sellaría el fin ateniense. Aunque heredó un auténtico caos de flota destrozada, con las dotaciones diezmadas y la moral por los suelos, Lisandro logró mantener la financiación persa, y supo darse cuenta de que, a pesar del encumbramiento de Alcibíades, a muchos marinos atenienses les repugnaba combatir por el principal instigador de la Gran Traición entre griegos. Este descontento permitiría captar muchos de los barcos desertores de la flota que Alcibíades había dejado fondeada en Notion, cerca de Éfeso, al mando de Antíoco.

Así pues, mientras el gran golfo se reincorporaba a la política ateniense, su enemigo le hurtaba los propios trirremes de su flota y los hombres que desconfiaban de él. Antíoco se dio cuenta de lo que estaba ocurriendo y quiso atacar precipitadamente a Lisandro, pero este le vio venir y lo derrotó decisivamente, dándole muerte. Esta vez, no le sirvió a Alcibíades aquello de «el muerto al hoyo...», puesto que sus enemigos políticos le acusaron (no sin razón, al menos por incomparecencia) de la derrota. Se había perdido la práctica totalidad de la flota ateniense; aquella segunda flota de trirremes que, en manos de Trasíbulo y Terámenes, había conquistado los estrechos. El estupefacto Gobierno democrático, presa de sus propios problemas, no más que a destituir de su cargo al inquietante *strategos*, incapaz de responder a las acusaciones. Además, arrastró políticamente a dos almirantes victoriosos y capacitados, Trasíbulo y Terámenes, que cayeron con él.

Ahora había que seguir adelante, y dada la situación –con la Liga del Peloponeso y Esparta acechando las islas del Dodecaneso–, se exigió del exhausto arsenal un nuevo, tercer y extenuante esfuerzo: la última flota con la que seguir combatiendo en el Egeo. Pero, depuestos los grandes almirantes, ¿quién la mandaría? Se convocó una especie de oposición que nombró un estado mayor múltiple a la antigua, con ocho *strategos* (uno de los cuales era hijo de Pericles) al mando. Por fin, en la temporada de 405 a. C., esta postrer flota ateniense estaba lista para zarpar: ciento cincuenta trirremes recién terminados, que tomaron el camino de las aguas de Pérgamo; en concreto, el actual golfo de Edremit, al este de la isla de Lesbos, donde se sabía refugiada la renacida flota espartana al mando provisional de Calicátridas: ciento cuarenta potentes unidades muy capaces de recuperar el dominio de los estrechos.

Lesbos, como ya se ha dicho, es la isla de Safo y de Pitarco. Está en el flanco este-nordeste del Egeo, pegada a la costa eolia (hoy turca), con la que forma dos amplios canales. En ella enseñaron Aristóteles y Epicuro, y, aunque –como recuerda Durrell– Safo trabajaba de espaldas al continente (pues vivía en Eresós, en el extremo occidental de la isla), Mitilene, la capital, queda en el litoral costero oriental, a pocas millas de Turquía y las poblaciones de Dikili y Ayvalik, con las que le une un ferri. Enfrente de esta última población turca existe un pequeño archipiélago, las islas Arginusas, buen refugio, como todo Lesbos, que está materialmente trufado de puertos y fondeaderos, como Kalloni, Yeras o Sigri. Allí se encontraron ambas flotas, la reconstruida espartana de Calicátridas y la del estado mayor ateniense, en encuentro naval de la máxima importancia, pues se luchaba por la hegemonía en el mar Egeo.

Mapa antiguo de la isla de Lesbos, frente a la ciudad de Pérgamo en la actual Turquía, donde en 405 a. C. se libró la batalla naval de las islas Arginusas, en la que vencieron los atenienses sobre los espartanos neutralizando la táctica del *diekplous*.

Por encima de la estrategia y las estratagemas navales, en las islas Arginusas la táctica tomaría carta de naturaleza, pues los espartanos ofrecieron una línea de frente con los trirremes dispuestos a practicar el *diekplous*, es decir, evitar frontalmente al enemigo para doblarle trazando un bucle y virar sobre su costado, embistiéndole al espolón. Pero los atenienses, conscientes de ello, formaron en dos líneas, de forma que los trirremes espartanos que ejecutaran el *diekplous* sobre la primera línea encontraran directamente sobre su flanco los espolones de la

segunda línea de buques atenienses. En medio del fragor del combate, los espartanos que trataron de acometer a sus enemigos se vieron muy pronto con un duro espolón ateniense incrustado en su costado. Perdieron así los peloponenses casi la mitad de su flota para estupor de Calicátridas, que fue completamente derrotado. Saboreaban los atenienses su victoria cuando un chubasco desató un inusitado temporal, que impidió rescatar las tripulaciones de los veinticinco trirremes atenienses averiados o hundidos en la batalla. La victoriosa flota retornó a Atenas, pero, para sorpresa de todos, el Areópago, en nuevo, demencial y definitivo desatino, decidió juzgar a los *strategos* vencedores por el mencionado abandono, condenándolos a muerte. También, y como auténtico remate, rechazó la propuesta de paz de la Liga del Peloponeso y prefirió continuar aquella eterna guerra.

Fue Conón el designado para asumir el mando de la descabezada flota ateniense, que se remitió urgentemente a los estrechos, donde los espartanos habían vuelto a hacer su aparición. Llegados a las inmediaciones de Sesto, Conón varó sus naves sobre la playa de Egos Pótamos para proceder a la aguada y embarque de provisiones. Alcibíades, que a la sazón se encontraba por allí, aconsejó a Conón dirigirse a Sesto, donde tenía un puerto y podía protegerse de un ataque; pero los atenienses, conociendo al personaje, le dijeron que se marchara sin más. Nunca lo hubieran hecho, pues, por una vez (y sin servir de precedente) Alcibíades tenía razón: el hombre que había provocado la destrucción de dos magnas flotas de guerra atenienses estaba designado por el destino a ser mudo e impotente testigo de la tercera y definitiva debacle naval.

En efecto, el astuto Lisandro, con doscientos trirremes pagados por los persas, seguía a Conón, y en cuanto supo de su desfavorable coyuntura –con los trirremes varados sobre la playa–, se lanzó al ataque sin pensarlo dos veces. En una verdadera hecatombe que algún historiador no juzga ni batalla, los espartanos se lanzaron en Egos Pótamos sobre los indefensos atenienses, los aniquilaron a punta de espada y se apoderaron de ciento setenta trirremes, juntando así una flota formidable e invencible; sólo nueve naves consiguieron escapar. Todo había terminado para Atenas, que cedía su poderío marítimo a Esparta por su absoluta falta de juicio en los momentos decisivos.

Desprovista de flota, la guerra estaba perdida sin remedio para los atenienses. En 404 a. C. Lisandro, con su masiva flota medo-espartana, avanzó sobre Atenas y esta vez no hubo Salamina que pudiera detenerle. La ciudad fue sitiada y rendida por el ejército de Esparta, a la que se entregó con armas y bagajes. Las condiciones impuestas por el vencedor fueron muy duras, como cabía esperar: una jefatura oligárquica, los Treinta, con Critias y Terámenes, se hizo cargo del gobierno ateniense, controlado por un *harmosta* o comisario espartano, como cada una de las ciudades antes bajo hegemonía de Atenas o integradas en la Liga de Delos, que se disolvió. Las murallas de Pericles fueron derruidas, y todos los exilados regresaron a la urbe ateniense. Así finalizó la sangrienta y confusa guerra del Peloponeso, con la completa destrucción de la flota ateniense tres veces seguidas –en Siracusa, Notion y Egos Pótamos– y el hundimiento de la hegemonía naval de Atenas con pérdida total de más de cincuenta mil hombres y medio millar de trirremes. Cifras, ciertamente, escalofriantes para el siglo v antes de Cristo.

La historia naval griega, sin embargo, continuó otro medio siglo, y nuestro deber es reseñarla. Se preguntarán ustedes qué fue de Alcibíades, y hemos de decir que su historia no se prolongó más que la del imperio que contribuyó decisivamente a arruinar con sus traiciones y manejos. Existen varias versiones sobre su final, pero parece que, atrapado en su bungaló del Quersoneso por recalcitrantes, fue asesinado en su propia casa y esta incendiada después. El motivo por el que lo mataron puede ir desde la traición a los griegos hasta unos cuernos inoportunos; el caso es que, conociendo a Alcibíades, quien perpetró acto tan abominable debía tenerlo de sobra.

Esparta resultó pésima gestora de la hegemonía naval recién adquirida; apenas le duró ocho años. En 395 estalló la llamada guerra de Corinto, pues los espartanos, crecidos, se habían inmiscuido en los asuntos persas al apoyar a Ciro el Joven contra Artajerjes II. El rey Agesilao logró vencer en Cunaxa a los persas (401 a. C.) y en Coronea a los persas y aliados atenienses; sin embargo, en 394 a. C., Conón se hizo cargo de una flota con buques persas, atenienses y de los múltiples aliados sometidos por Esparta. El navarca espartano, Pisandro, de poca experiencia, creyó poder derrotar al vencido *strategos* de Egos Pótamos con facilidad. Hallándose frente a Cnido (la actual Knidas de la península turca de Resadiye, frente a las islas de Kos y Nisiros, en el ámbito de Halicarnaso (Bodrum), atrapó y derrotó a la incauta vanguardia persa, pero, llegado Conón con el grueso de la escuadra, empujó sobre la costa los trirremes de Pisandro, de los que capturó medio centenar.

La derrota de la armada espartana tuvo como consecuencia que Atenas se sacudió el dominio espartano definitivamente; los Muros Largos fueron reconstruidos y el arsenal volvió a dar señales de vida. En 387 a. C. terminó el conflicto con la Paz de Antálcidas, por la que los atenienses cedieron a Persia el dominio sobre toda la costa continental, desde los estrechos hasta la isla de Chipre.

Desgastados como estaban por guerras incesantes, no habrían podido nunca defenderla. Perdieron así enclaves históricos, como Troya, Focea, Éfeso, Mileto o Halicarnaso, destinados a quedar en la orilla oriental, pero a cambio obtuvieron la alianza persa, lo que colocó a la déspota Esparta contra las cuerdas. Se fundó la Segunda Liga de Delos, esta vez sobre una base de igualdad entre los miembros, y en 375 a. C. Atenas recuperó su querida perla: Corfú.

Un nuevo matón, pero de corto recorrido, entró entonces en escena: la ciudad griega de Tebas (Beocia), que venció en Leuctra a los espartanos cuatro años después. Su hegemonía, básicamente terrestre, duró sólo nueve años. Esparta –increíble– se aliaba con Atenas y Siracusa, pero fueron derrotadas por el rey tebano Epaminondas en Mantinea (362 a. C.). Epaminondas, sin embargo, pereció en combate, y Atenas pudo resurgir frente a Tebas. Reconstruida la escuadra por ¡cuarta vez!, los atenienses quisieron, en la guerra de los Aliados (357-355 a. C.), someter a Rodas, Quíos, Kos y Bizancio. Pero el sátrapa de Caria, Mausolo, apoyó a los aliados, y cuando los *strategos* atenienses, Cares y Cabrias, fueron conquistando las diferentes islas, Cabrias resultó derrotado en Quíos. Cares, con la ayuda de Timoteo e Ifícrates, trató de volver a los estrechos rumbo a Bizancio, pero un gran temporal le hizo perder en Embala muchas de sus naves.

Debilitados así los grandes poderes clásicos –Atenas, Esparta y Persia–, todo estaba listo para que el mundo conocido, desde Grecia hasta la India, fuera conquistado por el gran poder que se avecinaba desde el norte: la Macedonia del rey Filipo y Alejandro Magno. De este último, cuyas asombrosas conquistas fueron esencialmente terrestres, sólo conocemos una aventura naval: la llevada a cabo en 325-324 a. C. navegando desde el valle del Indo a través del mar Arábigo y el golfo Pérsico hasta el *Nar Marratum*, el Shatt-al-Arab, estuario del Tigris y Éufrates donde quedó fundada una nueva Alejandría en tierras de la antigua Elam, el País del Mar.

La gesta, epopeya y odisea de los griegos por la mar había concluido. Duró, aproximadamente, de la Gran Colonización del año 770 a. C. hasta 355 a. C., año en que concluyó la guerra de los Aliados con una nueva derrota ateniense. Durante estos cuatro siglos de guerra naval los griegos, apartándose completamente de la línea ideológica de fenicios y cartagineses (amantes de la navegación de altura y los grandes horizontes), desarrollaron una estrategia basaba en el predominio costero, las travesías de media distancia y los buques de corta autonomía y limitada navegabilidad, pero gran polivalencia y potente capacidad ofensiva. El uso y construcción de los trirremes, cada vez más avanzados, obligó a implementar inicialmente toda una panoplia de trucos y estratagemas que llevaron al desarrollo de una verdadera estrategia, y luego –descendiendo al terreno del detalle– al estudio y mejora de la táctica naval, con formaciones de centenares de buques, maniobras especializadas como el *diekplous* y auténtica guerra logística y sorpresiva de ataque en puertos enemigos que evoca tiempos más recientes. Eran, de hecho, los pilares de la guerra naval moderna, recuperados por los romanos y que, trasponiendo el túnel oscuro de la Edad Media, llegaron hasta la guerra de galeras de los siglos xv y xvi d. C., dos mil años más tarde. La guerra naval moderna, como vemos algo corta de miras, había nacido, pero aún le faltaba largo tiempo para consolidarse en la cultura occidental.

Milas y Caio Duilio (260 a. C.)

UN PUEBLO DE SECANO

Hacia 500 a. C., cuarenta años después de que Ciro II entrara triunfante en Babilonia, mientras jonios y eolios se rebelaban contra Persia en las orillas anatolias del Egeo y los fenicios trataban de extender su dominio más allá de las Columnas de Hércules (Tartessos), una civilización floreció en la llanura de pastores del Lacio, al sur del Tíber, entre etruscos y griegos, mezclando en su sangre pueblos apulios, brutios, caracenos, caudinos, ecuos, etruscos, hérmicos, hirpinos, frentanos, lucanos, marrucinos, marsos, mesapios, oscos, pencetios, picenos, pretutios, peutros, umbros, volscos y yápigos, que, entre otros, dieron origen al pueblo latino. Asumiendo la herencia griega, los latinos se tenían por herederos de Eneas, héroe de Troya, que de Creusa tuvo a Ascanio, primer rey de Alba Longa, padre de Procas, que lo fue a su vez de Numitor, progenitor este de Rea Silvia, la cual, mediante coyunda nada menos que con Marte, dios de la guerra, tuvo a Rómulo y Remo (asesinado este por su hermano a pesar de sus lejanas vinculaciones –al menos nominales– con los trirremes), y acabaron por instalarse entre siete colinas del río Tíber (Quirinal, Viminal, Oppio, Celio, Aventino, Palatino y Capitolino) para fundar en el lugar, con el transcurso de siete sucesivos reyes, la ciudad universal de Roma. Por cierto que al último de los monarcas, Tarquinio el Soberbio, los propios romanos le depusieron por su crueldad y violencia, lo que dio inicio a la andadura republicana.

Los romanos asumieron la cultura griega en lo político, religioso y administrativo, pero para nada en el tema marinero. Los nietos de los pastores agricultores eran más reacios al mar y las aguas que los gatos, obviando por completo la cultura naval e ignorando olímpicamente los horizontes que se abrían más allá de sus costas. Tal vez por ello los pueblos de origen latino, por contraposición a los anglosajones, han sido siempre amantes de la tierra, y cuando han tenido que afrontar empresas navales, lo han hecho despacio sin apresurarse y más como una obligación que como devoción o vocación espiritual que realmente los llamara. Por lo demás, los romanos, incluyendo en su cultura la herencia griega, incorporaron también la endémica insensatez de estos, especialmente para los actos y contiendas bélicas con otros pueblos. Sus ciudades terminaron por evaporarse como Babilonia, pero a pesar de que también muchos de sus dominios se extinguieron como los de los fenicios y finalmente –puede que por contagio griego– no dudaron en apretar el botón de la autodestrucción, de alguna extraña manera, travestidos, lavados, repeinados, absorbidos por otras civilizaciones, lograron sobrevivir. En efecto, si deseas ver un romano o una romana, no tienes más que hacer una cosa: mirarte en el espejo. Somos nosotros, por supuesto tarados y enriquecidos por los centenares de pueblos que llegaron posteriormente, y a veces elegimos extraños disfraces para ocultarnos, pues ¿cómo puede ignorarse, detrás del *imperium*, boato y magnificiencia del Vaticano, que en la figura del papa de Roma, *pontifex maximus*, han quedado no pocos vestigios del emperador?

Los romanos, como decimos, no se sintieron en absoluto impelidos desde el principio a la mar ni a las olas; mucho menos al mundo de la navegación. Pero sus aportaciones en otros muchos aspectos fueron notables. Por ejemplo, desarrollaron un cuerpo jurídico que dotó a su cultura del conjunto de normas y leyes conocidas como Derecho Romano. Si para babilonios, asirios, egipcios y fenicios las leyes eran divinas, y los griegos Sócrates, Platón y Aristóteles defendieron las leyes y su base moral, los romanos las materializaron para que monarcas como el bizantino Justiniano o el castellano Alfonso X *El Sabio* las incorporaran a sus propios códigos, con bases tan sólidas en la lógica y razón que perdurarían para que las asumieran legisladores como el propio Napoleón Bonaparte dos mil cien años después. También fomentaron el arte, la literatura y las ciencias académicas, pero especialmente se reivindicaron con un gran invento: el hormigón. Mucho más allá de la pasta gris y pringosa que parece, el hormigón resulta ser la manera de, por medio de un artificio químico, transformar la roca natural –y, con ella, el mundo– en materia maleable para que el hombre, con su genio, pueda darle forma y convertirla en obras asombrosas y perdurables. Este verdadero arte humanístico, la arquitectura, condensa en sí mismo el genio romano, que nos ha dejado obras maravillosas como el Coliseo, el Foro, los acueductos, templos, el *Tabularium* o el sorprendente Panteón.

Pero de barcos, nada. Nada de nada. Roma, de hecho, se fundó a una respetable distancia del mar, aguas arriba de un Tíber que, desairado en su desembocadura al Tirreno, tuvo que acabar confluyendo allí con su propio puerto, al que, sintomáticamente, se bautizó Ostia, puede que por algún atávico temor etrusco a pegársela si por las aguas se aventuraban o como aviso a navegantes por la que recibieron en Cumas en 474 a. C. de manos de los griegos. Roma se encerró en sus murallas sin más agua para la ducha que la del propio Tíber, dejando fuera el monte Capitolino y el amplio Campo de Marte (el estadio de fútbol de la época) de la llanura extramuros en tiempos de Servio Tulio, antecedente del indeseable Tarquinio. De hecho, los latinos que se encerraron así se consideraron pronto diferentes del resto, autodenominándose patricios; en la batalla del lago Regilo dieron

una buena paliza a los otros latinos y, poco después, ahuyentaron a ecuos y volscos de la llanura en 430 a. C., veinte años después del Periplo de Hannón cartaginés, cuando los atenienses andaban apoderándose y defendiendo Corfú en los últimos y penosos tiempos del gran Pericles, conquistando por último en 396 a. C. la ciudad etrusca de Veyes.

No contentos con ser los campeones del Lacio, la Roma de los patricios quiso seguir creciendo. Pero, en esta ocasión, los que se rebelaron fueron los propios romanos que no eran patricios, los llamados plebeyos, que se hicieron fuertes en el Aventino (al sur de la Vía Appia) y no cejaron hasta que se les concedieron comicios y sus representantes, los tribunos de la plebe. Con ello y la disolución del antiguo patriciado en 367 a. C. (Leyes Licinio-Sextias) Roma se convirtió en república oligárquica, donde –como en nuestros días– sólo había pobres y ricos. Ello no significó ninguna satisfacción para las almas nobles, pero la república eludió las tensiones sociales, disponiéndose unida y monolítica hacia un ambicioso objetivo: la conquista de Italia, acometida inmediatamente.

Esta expansión, sin embargo, no se habría podido llevar a cabo sin una organización política y social que, por lo familiar que resulta, hará comprender argumentos anteriores. En Roma, los patricios se caracterizaban por tener una *gens*, es decir, una familia o nombre, *nomen*, lo que nosotros llamamos un apellido; si el origen era latino, terminaba en -ius (Cornelius); de ser etrusco, el final podía ser -enas o -ina (Catilina); y así sucesivamente. En cada familia, como en un clan, todos estaban subordinados a la autoridad omnímoda del *pater familias*, que poseía esposa, hijos, esclavos, clientes y libertos; eran los patriarcas de aquellos tiempos. Antes de llegar los plebeyos, que sólo tenían *praenomen* o nombre individual, de entre los patricios salieron los aristócratas, ejerciendo las magistraturas del poder; los magistrados más importantes eran los cónsules, que disponían del erario, mandaban el ejército y proponían leyes para aprobación del Senado, cámara que reunía a patricios y plebeyos, todos exmagistrados. El Senado era el auténtico numen y núcleo del Estado y la república, el consejo del que emanaba cualquier decisión que tuviera que ver con Roma. Luego, como funcionarios, estaban los cuestores, que administraban la hacienda, los pretores, que impartían justicia, los ediles curules para controlar la policía, la cultura, los templos y los mercados, y los tribunos de la plebe, que defendían a los plebeyos de los abusos. A grandes rasgos, podemos asimilar Senado a nuestro Congreso, los cónsules al primer ministro o presidente del Gobierno, las magistraturas a los ministerios, los pretores a los jueces, los cuestores a los inspectores de Hacienda y los ediles curules a los directores generales. Inevitablemente, el tribuno de la plebe acaba siendo el defensor del pueblo, y por debajo quedaban otros funcionarios menores y el pueblo romano.

Por lo que respecta al ejército, los romanos no inventaron nada; copiaron todo del ejército hoplita griego, mejorando todos los elementos tanto en calidad como en uso práctico y polivalencia. El escudo u *hoplon* griego se hizo circular (*scutum*) o rectangular; el casco o yelmo ahora era la gálea, la lanza dory se convertía en el *pilum*, la espada *xifos* en *ensis* con una daga (*sica*). La armadura *thorax* evolucionaba a un protector dorsal de varias piezas (*lorica segmentata*). La organización era mucho más compleja que la griega: una legión tenía cuatro mil soldados o diez cohortes de cuatrocientos soldados cada una, además de un centenar de jinetes de caballería, quinientos de los cuales formaban una *alae*. En el orden táctico –es decir, en batalla– la legión podía desplegarse en *centuriae* de sesenta hombres cada una, o manípulas de ciento veinte soldados, que evolucionaban en tres líneas: los *hastati* en vanguardia, los príncipes de refuerzo, y los *triarii* de apoyo. La flexibilidad de estas unidades comparadas con la típica formación hoplítica era muy notable, y podían adaptarse al terreno o las condiciones de batalla, por ejemplo, protegiéndose de una lluvia de flechas con la típica y famosa formación de la tortuga, con los escudos protegiendo las cabezas y los flancos. Los soldados se reclutaban para hacer la mili, obligatoria por *dilectus*, para campañas militares completas, de las que podían regresar para dedicarse al campo o sus deberes familiares. El reenganche llegaba a durar hasta cuarenta y cuatro años, aunque luego se fue reduciendo según méritos, campañas y quién dirigiera el ejército. Pero lo cierto es que los romanos censaron por primera vez a su población, poniendo los hombres útiles al servicio militar de la república mientras esta los necesitara. Toda una diferencia con los griegos.

Los frutos de una organización tan sumamente profesionalizada pronto se vieron en la conquista y expansión de la ciudad. De 341 a 272 a. C., los ejércitos romanos libraron varias contiendas, la rebelión de la Liga Latina, que fue disuelta, además de tres guerras contra los samnitas, que rivalizaban por una salida al Tirreno. Los romanos sufrieron algún mal paso, como la derrota en las Horcas Caudinas (321 a. C.), pero, finalmente, aplastaron a estos enemigos en Sentino (290 a. C.). La victoria les dejó el campo libre para expandirse hacia la Campania, donde los peucetios se encerraron en Tarentum (Tarento) pidiendo socorro al rey Pirro del Epiro, junto a la Albania actual. Este acudió a la llamada, pero con sus victorias no ganaba para disgustos («otra victoria como esta y estamos perdidos», dicen que

comentó); así que tuvo que acabar dejando a los tarentinos a su suerte, rindiéndose la ciudad en 272 a. C. Como quien no quiere la cosa y en un plazo de setenta años, Roma se alzaba como potencia del Mediterráneo asomándose a las orillas de los mares Jónico y Tirreno. Bueno, ¿y ahora qué?

Como un gran y peligroso felino, Roma acercó su patita a las aguas, comprobando que estaban mojadas. ¡Caramba! Habría que internarse en ellas. Más que otra cosa porque, allende los mares, las tierras que se podían ver desde sus conquistas más recientes estaban llenas de gentes y problemas que no se podían ignorar, puesto que si Roma no se ocupaba de ellos poniendo pie en aquellos lugares, tarde o temprano alguien desde allí invadiría el territorio romano. La pugna, una vez más, iba a girar en el centro de la estrategia naval del Mediterráneo durante la Antigüedad, que lejos de ser el mar Egeo –como algunos creen– nos es ya bien conocido: la isla de Sicilia, auténtica piedra de toque del *Mare Nostrum*, donde más naves de guerra, barcos y hombres se perdieron durante los cinco siglos antes de Cristo.

Esta vez todo lo provocaron unos canallas, los mamertinos, mercenarios a sueldo llegados a la isla desde Italia que, habiendo quedado desocupados, entraron a saco en la ciudad de Mesina, donde mataron a los hombres, ancianos y niños y de cuyas mujeres se apoderaron. El tirano de Siracusa, Hierón II, acudió rápidamente y sitió la ciudad, pero no pudo expugnarla. Mientras tanto, los mamertinos pidieron socorro a Roma, y el Senado vio en ello oportunidad para poner pie en Sicilia. En 264 a. C. la isla estaba, como sabemos, bajo dos esferas de influencia: la parte nororiental de clara hegemonía griega y la occidental, que dominaban los cartagineses desde la próxima Cartago, ciudad fundada por la legendaria Dido. Los debates fueron intensos, puesto que, aparte de ser la primera vez que los ejércitos romanos saldrían de la península itálica, deberían hacerlo aventurándose a través de las inciertas aguas y muy probablemente contra potencias como Grecia o Cartago, muy expertas en estas lides. Como en tantas otras ocasiones, la asamblea republicana demostró su valor –o su falta de prudente juicio– al embarcarse (nunca mejor dicho) en ambas empresas sin dudar un momento. Inevitablemente, sucedió lo que tenía que suceder: Cartago, alarmada, envió una flota al puerto de Mesina. La Primera Guerra Púnica había comenzado.

LA PRIMERA GUERRA PÚNICA Y EL TRIRREME ROMANO

La Primera Guerra Púnica fue la lucha entre la emergente Roma y la consolidada Cartago por la isla de Sicilia. Duró veintitrés años y concluyó con la derrota de los cartagineses, que no sólo perdieron su influencia en Sicilia, sino también en Córcega y Cerdeña, lo que supuso para Cartago un grave trastorno para su clásico despliegue comercial, que necesariamente tendría que cambiar el sistema de factorías e intercambios por un sólido implante colonial. Los cartagineses, de la mano de Amílcar Barca, acabaron desembarcando (237 a. C.) en las costas de Hispania, cuyo territorio oriental conquistaron y pusieron en explotación de las materias primas, factor expansivo que acabaría trayendo, en 218 a. C., la Segunda Guerra Púnica.

Pero no adelantemos tanto. Es fácil explicar por qué si las Guerras Médicas fueron contra los medos, las Púnicas se llamaron así contra los cartagineses. Retrocediendo al inicio del capítulo 3, vemos que los hombres rojos fenicios también eran los *phoeniki*, es decir, *punos*, evolucionando a cartagineses al fundar su colonia más famosa. Lo más trascendente de esta primera guerra fue que una potencia puramente marítima como Cartago se enfrentó con otra básicamente terrestre, Roma, forzada a ponerse al día en el tema naval. Sus carpinteros tomaron como modelo un trirreme cartaginés apresado en Sicilia por embarrancada, que se llevaron al astillero. De inmediato, la formidable máquina organizativa romana se puso en marcha y encargó a sus imberbes atarazanas la construcción de un centenar de quinquerremes y veinte trirremes, tomando como base la unidad capturada.

Esto no fue todo. El Senado, aparte de este contrato, confió al cónsul Cneo Cornelio Escipión el mando de la flamante flota, mientras el otro cónsul de la magistratura, Caio Duilio, tomaba el mando del ejército de Italia. Las tropas pasarían a Sicilia bajo el mando de Valerio Mesala, que logró llegar a Mesina con sus huestes, materializando así la primera expedición al extranjero de las legiones romanas. Luego vendrían, como sabemos, muchísimas más. Al darse cuenta Hierón de Siracusa de que la flota cartaginesa, lejos de ser una ayuda, pretendía dominar su parte de Sicilia, decidió emprender negociaciones con Roma en peligroso ejercicio político de contrapeso. Por su parte, los cartagineses prudentemente se retiraron a su porción de la isla, en vez de cortar de cuajo la invasión, como hubieran debido, desembarcando incluso en Rhegium u otro enclave romano para tomarlo como moneda de cambio. La cosa terminó mal para el tirano griego; los romanos se instalaron no sólo en Mesina (fastidiando el pródigo refugio pirata a los mamertinos), sino que también acabaron atacando Siracusa, que en 253 a. C. ya se había convertido en urbe romana.

Para entonces habían sucedido muchas otras cosas en la isla. El forcejeo entre los romanos y cartagineses dio comienzo en Sicilia a partir de 263 a. C. Los romanos empujaron profundamente hacia el oeste y llegaron a sitiar Agrigento, que defendía el jefe cartaginés de la isla, Aníbal Giscón. Los púnicos se encerraron tras los muros de la ciudad y pidieron auxilio a Cartago y al rey del Epiro, Pirro, ya conocido. Entre tanto, los romanos habían apretado el cerco con un potente muro de contravalación, tras el que estaban atrincherados cuando llegó, en 261 a. C., el socorro púnico. La batalla fue muy sangrienta e indecisa hasta el último momento, cuando vencieron los romanos gracias a la disciplina militar, pues se mantuvieron formados en tres líneas inabordables. Cayó pues, finalmente, Agrigento, entregada a cruel saqueo por los latinos. El dispositivo defensivo púnico por el sur de la isla resultaba así gravemente cuestionado. Aníbal Giscón sólo logró escapar *in extremis* gracias a un barco enviado por el rey Pirro.

También por el norte corrían peligro los enclaves cartagineses. Allí iba a debutar la naciente flota romana. Este estreno, sin embargo –como el de la muy posterior Regia Marina Italiana en 1866 (batalla de Lissa)–, no pudo ser más catastrófico. Cneo Cornelio Escipión tomó el mando de los primeros diecisiete trirremes en cuanto estuvieron listos y avanzó con ellos hacia las islas Eolias, volcánicos trozos de tierra que surgen del mar Tirreno en el mismo fondo o saco de este; allá donde se halla el agujero del lavabo, el estrecho de Mesina, que, apuntando hacia el nordeste, permite al navegante una fácil y rápida comunicación del Tirreno al Jónico, tomando por ello un carácter estratégico. La posesión de las Eolias era, por tanto, objetivo de primera importancia para Roma como centinelas de este paso vital no sólo para mantenerlo abierto a la navegación y cruce de tropas romanas, sino para negárselo a cartagineses y siracusanos y dificultar así sus operaciones. Al encontrar Lípari sin guarnición, la flotilla romana ocupó esta isla de las Eolias inmediatamente, donde fueron desembarcadas tropas.

Los cartagineses reaccionaron de inmediato. Aníbal Giscón –con permiso expreso del Senado cartaginés– envió una escuadrilla de veinte buques a las Eolias, que zarparon de Panormo (Palermo) y navegaron hasta allí en un santiamén. Cneo Cornelio Escipión no gozaba de muy buena fama entre sus marinos, que le motejaban *Asina*, aludiendo así a que tenía miedo al mar y las aguas. No es descartable, desde luego, que el cónsul romano sintiera recelo cada vez que se aventuraba por

las olas o tal vez sufría del más clásico de los males marineros: el mareo. No se sabe. El caso es que, sorprendido en plena noche por los cartagineses, sus embarcaciones fueron bloqueadas por sus enemigos en el puerto de Lípari y se vio obligado a rendirse cuando huyeron a tierra las tripulaciones bisoñas. Los primeros barcos romanos caían, así, en manos cartaginesas, lo que ponía contrapeso naval a los éxitos terrestres en la isla.

Dibujo de trirreme romano. Roma, sin vocación naval alguna, mejoró el modelo griego al hacerlo más grande y robusto, añadir tambuchos y el proembolion al espolón clásico, mejorar las cámaras de boga y, sobre todo, cambiar radicalmente las tácticas de combate con *machinas* de guerra.

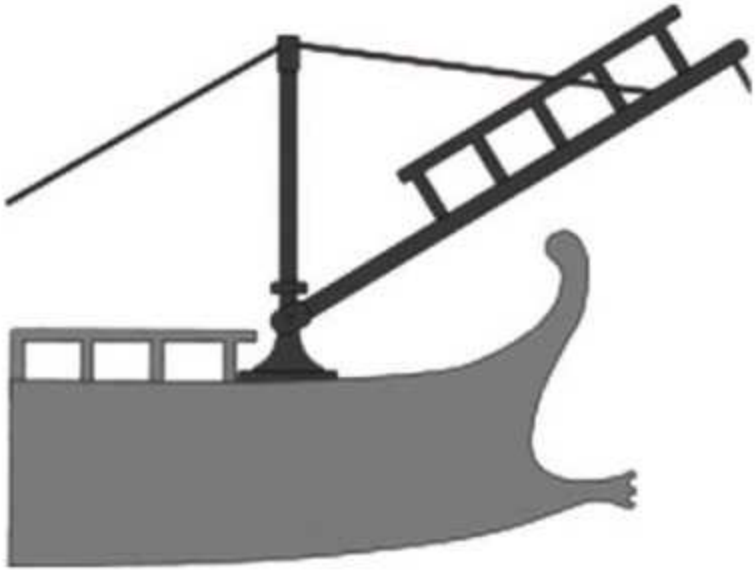
Entró entonces en esta historia el otro cónsul mencionado, Caio Duilio, del que no se conoce demasiado, salvo que pertenecía a familia aristocrática, es decir, era un patricio. Independientemente de su procedencia, este político romano debía estar dotado de clara inteligencia o, cuando menos, gran sentido común. Encargado por el Senado para hacerse cargo de la flota en sustitución del infortunado *Asina*, las cosas realmente cambiaron con él, convirtiéndose en inspirador del auténtico trirreme romano. Dándose cuenta de que, en igualdad de condiciones, los cartagineses resultarían muy superiores a los inexpertos romanos en combate naval, el cónsul tuvo que reflexionar sobre el particular y examinar a fondo las características del buque de combate de remos.

El trirreme griego y cartaginés se caracterizaba por un arma ofensiva demoledora, el ariete o espolón de bronce (llamado *rostrum* por los romanos), y contaba con notable maniobrabilidad gracias a la potencia remera. Por otra parte, existía una pequeña fuerza de abordaje, los hoplitas, que podían apoderarse al asalto de otros buques o neutralizar ataques sobre el propio. Duilio decidió implantar una táctica de combate entre sus marinos basada en contrarrestar la eficacia del espolón y potenciar al máximo la efectividad de la fuerza de abordaje. De esta forma no sólo desconcertaría a su enemigo privándole o menoscabando su mejor baza, sino que también lo sorprendería arrojando sobre él una fuerza de asalto desproporcionadamente numerosa. No se trataba, pues –como dicen algunos autores–, sólo de convertir el combate naval en algo muy parecido al terrestre (lucha cuerpo a cuerpo), sino de hacerlo después de haber dejado sin efectividad la panoplia típicamente naval, es decir, contundencia del espolón y maniobrabilidad para llevarlo contra los cascos de los buques romanos.

¿Cómo conseguir prodigio semejante? Los barcos romanos, desde luego, tendrían que ser más grandes y robustos que los griegos y cartagineses. Así, no sólo aguantarían mejor las embestidas al espolón, sino que también podrían cargar con una cantidad de soldados muy superior a la de sus enemigos. El camino, pues, hacia el cuatrirreme y el quinquerreme (con cuatro y cinco órdenes o equipos de remeros, respectivamente) quedaba abierto para la armada romana, que *motu proprio* renunciaba expresamente a la maniobrabilidad y agilidad a las que tanta importancia habían concedido en sus batallas navales los griegos. Los nuevos buques de guerra romanos debían ser, también, impresionantes plataformas flotantes, pues llevarían a bordo la nueva arma secreta de Caio Duilio, el *corvus* o cuervo, una pasarela abatible con enormes garfios en su extremo que caía, mediante un aparejo de trócolas y motones, sobre la cubierta del buque enemigo, aferrándolo para negarle la maniobrabilidad y permitir el fácil paso al abordaje de la potente fuerza militar romana.

La táctica naval quedaba así revolucionada con respecto a todo lo anterior y, desde luego, para muchos siglos. Hay que recordar que, aunque en la batalla de Lepanto (1571) las galeras turcas y cristianas ya no llevaban el *corvus*, basaban toda su potencia ofensiva en el inicial despliegue de artillería seguido del apabullante abordaje de varios centenares de soldados. Es decir, pelearon 1.831 años después con los mismos criterios que Caio Duilio y sus marinos implantaron para la armada romana antes de la batalla de Milas. Hasta tal punto resultó importante aquella

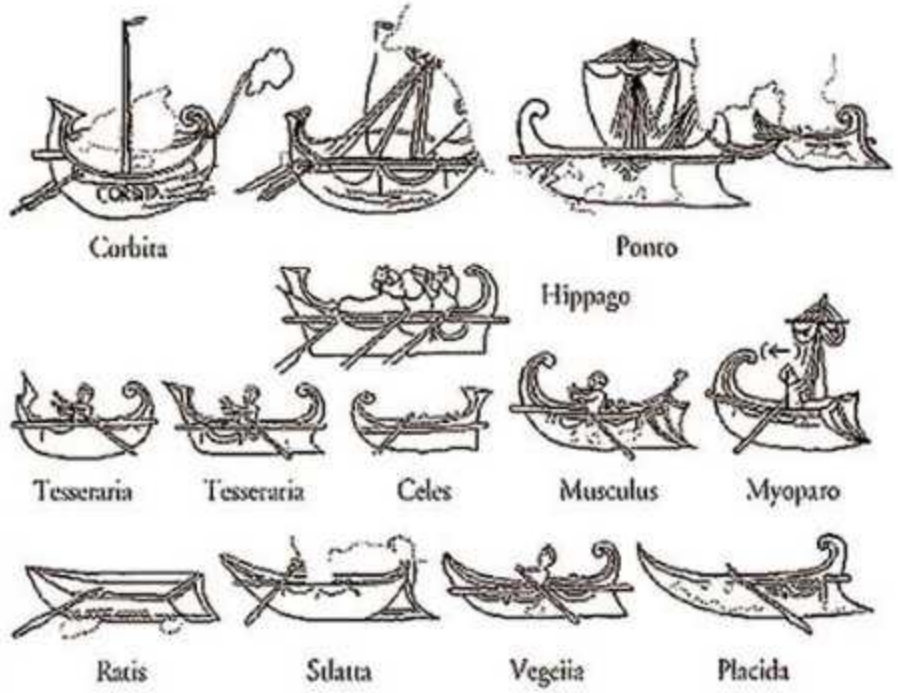
contienda naval librada al norte de Sicilia, no lejos de la isla Vulcano de las Eolias, por las flotas de Caio Duilio y Aníbal Giscón en 260 a. C. De forma natural y casi hereditaria, las fuerzas navales occidentales o cristianas, herederas de las romanas, perseverarían en la potencia de los buques y la infantería embarcada, mientras que las orientales (turcos) concedieron aún una última oportunidad a la agilidad a remo y ligereza de las naves como herederas que eran de las naves griegas, cartaginesas y persas.



Esquema del *corvus* romano. Roma no dudó en cambiar la agilidad y destreza del combate al espolón y la táctica del *diekplous* por la brutal eficacia de una pasarela abatible para abordar y asaltar los buques enemigos con decenas de legionarios armados. La pericia náutica pasaba así a segundo plano por el momento.

Nos queda hablar, por supuesto, de los detalles. Los grandes barcos romanos de remo, ya lo hemos dicho, serían más grandes, robustos, pesados y capaces que los griegos. Bajo los impresionantes aplustros, cada vez más altos e historiados (auténticos mascarones de popa romanos), comenzó a instalarse un pequeño tambucho, cámara o puente de mando, predecesor de la carroza de las galeras. Las cajas de remo, situadas más altas que en los trirremes griegos, estaban mucho mejor protegidas a fin de que no resultaran heridos los componentes básicos del sistema de propulsión, los galeotes o remeros, cuyo ritmo de boga ya no marcaba un poético flautista o aulete, sino un prosaico cómitre con un tambor. Las proas de tan grandes barcos también cambiaron; aunque los trirremes, cuatrirremes y quinquerremes romanos también llevaban espolón, el mencionado *rostrum* pensado para desventrar el buque enemigo, estos se hicieron más grandes, largos y contundentes. Apareció también, sobre el ariete principal, otro pequeño espolón, el proembolion, que servía para proteger al buque propio de un exceso de destrozos en el abordaje al buque enemigo: una especie de freno para evitar daños mayores en la proa.

Podría pensarse que embarcaciones semejantes serían pesadas, lentas y de bajas prestaciones, pero disponemos de datos de actuaciones de las naves romanas durante la campaña de Farsalia, en el primer siglo a. C., en plena guerra civil que decidiría el poder entre César y Pompeyo: un escuadrón de trirremes llegó a recorrer ciento siete millas marinas cruzando el Adriático del puerto de Bríndisi a la isla de Corfú en sólo once horas, arrojando una media horaria superior a los nueve nudos. La superioridad en esloras y desplazamientos llegaría a permitir, con buen viento, superar de sobra las prestaciones de los trirremes griegos, aunque estos continuaran siendo superiores con vientos más ligeros.



El mosaico Althiburus que muestra la tipología de embarcaciones romanas, desde pequeñas embarcaciones de cabotaje como la corbita, pasando por el trirreme o ponto y terminando por las pentecónteras de remos y pequeñas embarcaciones auxiliares.

Queda, por último, la gran cuestión, que puede que algunos desearan ver tratada con mayor amplitud. Pero como la presente obra es eminentemente divulgativa, sólo haremos mención de ella dando pistas para su profundización. ¿Estaban los buques romanos de la Antigüedad antes de Cristo cosidos, embastados o clavados? Lo más probable es que al principio, como los griegos, estuvieran cosidos, encajados y machihembrados, además de calafateados. Disponemos, sin embargo, de datos de un hallazgo increíble que da que pensar sobre el tema, materializado antes de la Segunda Guerra Mundial por la Italia fascista y que hoy, tras el cataclismo de la guerra, no existe. Se trata de los famosos barcos del lago Nemi, encontrados bajo las aguas del mismo nombre, dentro de la península italiana. Los romanos celebraban naumaquias, es decir, batallas navales, como simples espectáculos desde el primer siglo a. C. En el año 46 Julio César ofreció la primera de ellas a sus conciudadanos desviando las aguas del Tíber al Campo de Marte, y en ella participaron cuatro mil personas como actores. Octavio Augusto simuló la batalla de Salamina en el Trastévere con treinta barcos y tres mil soldados, y Claudio imitó una batalla auténtica en el año 52 d. C. sobre las aguas del lago Fucino. No era conocido, sin embargo, que se hubieran habilitado otros lagos para estos usos, y mucho menos que los romanos hubieran construido enormes naves para fines meramente lúdicos o de placer.

Pero así fue. En los años veinte del siglo pasado, la Italia del dictador Benito Mussolini descubrió, bajo las aguas del lago Nemi mencionado, dos enormes barcos sumergidos que databan de los años 37 a 41 d. C., es decir, del reinado del emperador Calígula, por lo que periodísticamente se les conoció como los «yates de Calígula». El primero, localizado a 20 metros de la orilla y en 5 a 12 de profundidad, tenía 71 metros de eslora y 20 de manga. El segundo, hundido a 50 metros de la orilla y en 15 a 21 metros de sonda, era aún mayor: 73 metros de eslora y 24 de manga. Ambos se extrajeron en 1929 desecando las aguas del lago mediante una ataguía, obra hidráulica de consideración. Los buques estaban construidos con tablas de quince centímetros de espesor de pino, abeto y encina, además de calafateados con cintas de roble y lana embreada con plomo, teniendo esta especie de forro acolchado hasta el cintón. Junto a los buques se encontraron todo tipo de objetos de decoración y lujo, además de bisagras, aldabas y clavos.

Los barcos, simples y lujosas plataformas flotantes para celebrar fiestas en el lago, tenían los cascos clavados. Fueron trasladados oportunamente a unos grandes hangares, luego convertidos en museos donde poder admirar los singulares «yates de Calígula». Pero durante la Segunda Guerra Mundial cayeron en poder de los alemanes que, en su retirada de la península itálica, los quemaron. No quedó, pues, apenas nada de estas naves, salvo la constancia de su existencia y unas desvaídas fotografías. El hecho, sin embargo, de que los romanos construyeran barcos con tablones clavados nos lleva a preguntarnos cuándo se empezó a utilizar este sistema y si llegó a flotar alguno con el casco empernado antes de Cristo. Aunque la pregunta tal vez sería esta: ¿fueron los romanos los primeros en empernar los tablones de los cascos? La respuesta es positiva casi con toda seguridad.

Por último, cabe mencionar que el tamaño de los grandes buques romanos obligó a dejar atrás el concepto de barcos de temporada y arsenales para guardarlos en seco tan en boga con los trirremes griegos, que regresaría, sin embargo, con el mundo de las galeras varios siglos después (léase venecianos). Los barcos de combate romanos, construidos para permanecer a flote, necesitaron grandes infraestructuras, como puertos, varaderos y grúas, además de permanecer al ancla, en su fondeadero, cuando no se utilizaban. Se terminó la playa como base de apoyo de la flota cuando se necesitaba hacer aguada, tomar provisiones o dar un simple descanso a las dotaciones. Con los romanos, realmente, las escuadras de combate comienzan a parecerse a las permanentes agrupaciones de buques que conocemos en la actualidad.

LA BATALLA DE MILAS

Tras largo y duro trabajo, Caio Duilio consiguió reunir una impresionante flota de ciento veinte trirremes y cuatrirremes romanos, estos últimos dotados con el *corvus* de once metros de largo, más veinticinco naves aportadas por ciudades aliadas. El puerto de reunión fue Siracusa, de donde zarparon en cuanto se supo que Aníbal Giscón, habiendo zarpado de Palermo con ciento treinta unidades en 260 a. C., avanzaba hacia el este por las costas del norte de Sicilia, dispuesto a abrirse camino por el estrecho de Mesina para cortar el paso de los romanos entre la península y la isla. Duilio le ganó por la mano al cruzar el estrecho y montar el cabo Peloro antes de que la escuadra cartaginesa hubiera llegado. Allí, a menos de trece millas marinas de la más meridional de las Eolias, Vulcano, emerge de la propia Sicilia, como un dedo que señalara hacia el norte, la península de Milas o Milazzo, extremo del golfo de Patti en cuyo *hinterland* está la ciudad de Barcellona.

Precisamente al otro lado de esta península apareció, frente al compacto despliegue romano, la flota cartaginesa de Aníbal Giscón, escindida en varias divisiones, como navegaban habitualmente los buques de remos para no interferirse y evitar colisiones con los cambios de rumbo, diferentes ritmos de boga, abatimientos creados por el viento, etc. Los numerosos trirremes púnicos procedían de todas las colonias conocidas: libios, africanos, íberos de Hispania e incluso galos contratados en Massilia. Viendo los grandes y torpes buques romanos, con sus altos *corvus* apuntando al cielo, Giscón ordenó boga rápida y, tomando tras de sí los treinta y un trirremes más diestros y fiables de su escuadra, se lanzó al ataque al espolón. Los romanos no lo evitaron. Dejaron que sus atacantes se acercaran y, una vez a punto para que les clavaran el espolón, arrojaron sobre ellos los enormes *corvus*, dejándolos sorprendidos e inmovilizados. Una lluvia de lanzas, flechas y jabalinas partió de los buques de ambas escuadras hacia sus enemigos, convirtiendo las cubiertas en lugares de muerte donde tan pronto lanzabas una flecha como una lanza podía atravesarte.

Reproducción de la columna rostral en honor de Caio Duilio, llamada así por los *rostrum* ('espolones') de buques cartagineses vencidos que exhibía. Pese al éxito de Milas, el *corvus* se reveló arma de dos filos con mala mar y causó la pérdida de centenares de buques romanos en el temporal de Kamarina (255 a. C.).

Los romanos, sin embargo, habían logrado su objetivo al frustrar el ataque cartaginés y convertir el ataque naval enemigo en un campo de batalla bien trabado, donde pronto comenzaron a circular, a través de los *corvus*, los ordenados y bien protegidos soldados romanos, enfrentándose, en condiciones de superioridad numérica, con orden y concierto, a los bravos pero desordenados mercenarios de Cartago. Pronto estos últimos se vieron desbordados, heridos, arrojados por las bordas o simplemente hechos prisioneros. Tras una sangrienta lucha, el ímpetu de

los atacantes fue decreciendo y los romanos pasaron a apoderarse de los buques enemigos; habían capturado catorce de los treinta y un atacantes, y el resto se hundió.

Pero una vez más –como en Agrigento– Aníbal Giscón consiguió escapar a bordo de un esquife y ordenó un segundo ataque. Quedaban casi un centenar de barcos cartagineses indemnes, que iban llegando al lugar de la batalla. Habiendo comprendido la peligrosidad del *corvus*, se reagruparon para acometer los flancos de los grandes y torpes buques romanos; pero Duilio, adivinando sus intenciones, formó una segunda línea de quinquerremes, con los *corvus* preparados. En cuanto los trirremes cartagineses se aproximaron al costado de sus enemigos, los buques romanos de retaguardia se adelantaban lanzando sus *corvus* sobre ellos para pasar luego al abordaje.

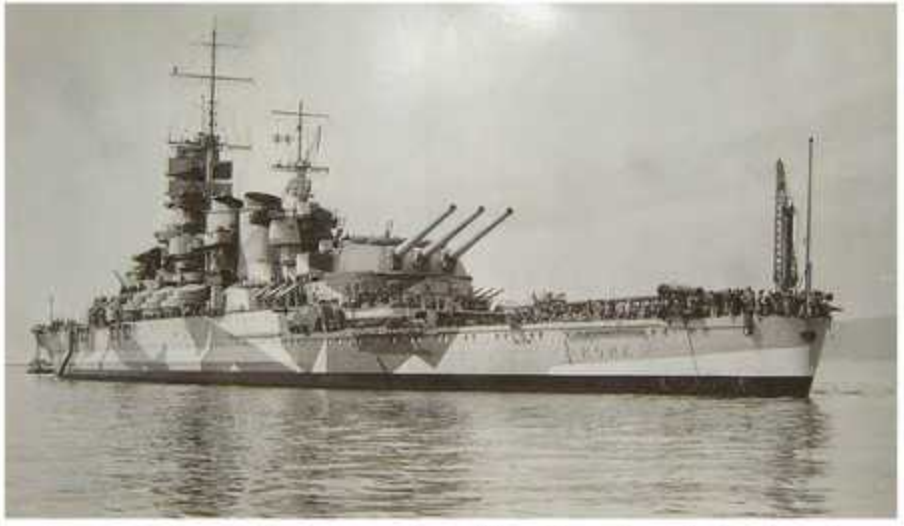
Los romanos tenían ahora una superioridad de tres a dos, y el resultado no se hizo esperar; el segundo ataque cartaginés, llevado a cabo con arrojo y pundonor, concluyó con cuarenta y cuatro de sus embarcaciones hundidas o capturadas, totalizando la flota púnica unas diez mil bajas en esta acometida; auténtica catástrofe, de la que Giscón tuvo que rendir cuentas a su debido tiempo, siendo condenado y crucificado.

Acorazado *Duilio* de la Segunda Guerra Mundial, bautizado en honor del cónsul Caio Duilio que en la batalla de Milas (260 a. C.), al nordeste de Sicilia, logró para Roma su primer y afortunado debut sobre los cartagineses de Aníbal Giscón gracias al intensivo empleo del *corvus*, que sorprendió por completo a los púnicos.

La victoria de Milas, primer triunfo naval romano, se había materializado de manos de un cónsul, Duilio, que supo armar, formar y robustecer sus barcos, así como hallar el punto débil de sus tradicionalmente hábiles y peritos enemigos. Llegó en triunfo al puerto de Ostia con los espolones de seis trirremes enemigos capturados como trofeos, posteriormente añadidos a una columna rostral, la famosa Columna de Duilio, que ha llegado hasta nuestros días. Había causado a sus enemigos, en total, tres mil muertos, tomado siete mil prisioneros y destruido o capturado unos ochenta barcos cartagineses, lo que significaba el desmantelamiento de su flota. El Senado fue agradecido con él y le colmó de honores; también la posterior monarquía italiana, que construyó, en 1876, un acorazado de torres llamado *Duilio* y, posteriormente, en 1913, un magnífico *dreadnought* con el mismo nombre que sirvió en dos guerras mundiales y, a pesar de haber sido torpedeado en Tarento en 1941, aguantó en servicio hasta 1956. La República italiana no olvidó su gesta y bautizó *Caio Duilio* a un crucero portahelicópteros clase Doria botado en 1962 e incluso, desaparecido este, en nuestros días una fragata tipo Horizon lleva el nombre de este inmortal héroe naval romano. Sin duda lo merecía, pero la guerra no había terminado.

Ecnomo, Drépano y Egadi

En el verano de 1943, durante la Segunda Guerra Mundial, tuvo lugar sobre las aguas del *Mare Nostrum* latino una de las peores tragedias navales de todos los tiempos, comparable, si no peor, a la del *Titanic* y otras menos famosas que esta. La Italia fascista acababa de perder la guerra, firmando un armisticio con los aliados mediante el cual la Regia Marina se comprometía a entregar toda su flota al enemigo para que fuera internada y desmilitarizada, no pudiendo volver a participar en hostilidades. A pesar de las pérdidas sufridas durante el conflicto, seguía siendo una fuerza formidable, cuya espina dorsal la constituían tres modernos acorazados tipo Littorio y cuatro más antiguos, aunque modernizados, de la clase Cavour. De acuerdo con lo firmado, a las tres de la madrugada del 9 de septiembre zarparon del puerto de La Spezia los mejores acorazados italianos, *Vittorio Veneto*, *Roma* e *Italia* (ex-*Littorio*), con seis cruceros ligeros y ocho destructores. La idea era entregarse en Malta, para lo cual se había programado una ruta de decepción que eludía el estrecho de Mesina, cruzando el de Bonifacio entre Córcega y Cerdeña para efectuar un rodeo por el oeste de Sicilia, dejando el cabo Bon por estribor para llegar a su destino.



Acorazado *Roma* de la Segunda Guerra Mundial que dos milenios después protagonizaría una hecatombe en el Mediterráneo evocadora de las apabullantes catástrofes sufridas por los romanos durante la Primera Guerra Púnica, con decenas de miles de muertos tanto en batallas como en los temporales frente a Sicilia.

El motivo para esta difícil derrota era eludir la inquietante vigilancia de la aviación alemana, Luftwaffe, hasta hacía poco tiempo aliada y ahora enemiga a muerte de los italianos tras su rendición. Una fuerza aérea que, durante la conquista de Creta en la primavera de 1941, había desmantelado completamente la Mediterranean Fleet británica, a la que había hundido tres cruceros y seis destructores, aparte de averiar gravemente los acorazados *Warspite*, *Barham* y *Valiant*. Dos años después, con nuevos aparatos bimotores Dornier 217 y las bombas radiodirigidas Fx-1400 (popularmente conocidas como *Fritz-X*), las fuerzas aéreas nazis en el Mediterráneo no sólo eran peligrosas, sino letales. Para su infinita desgracia, la escuadra italiana, navegando al longo de la costa oriental corsa –allá donde muchos siglos antes fenicios, etruscos y griegos libraron la batalla de Alalia–, fue descubierta por los alemanes, que inmediatamente ordenaron el ataque. Sobre las tres y media de la tarde, cuando los buques italianos habían llegado ya a las inmediaciones de la isla de Asinara, una *Fritz-X* alcanzó al acorazado *Italia* en la proa y lo dejó muy averiado. Posteriormente, y en rápida sucesión, dos bombas del mismo tipo alcanzaban al buque insignia del almirante Carlo Bergamini, el flamante acorazado *Roma*, una de ellas en el combés, junto a la línea de flotación, otra entre la torre n.º 2 y el puente de mando, penetrando profundamente en las entrañas del buque hasta los pañoles de munición.

A las 16:18 de la tarde de este desventurado día, el *Roma* estalló y se partió en dos pedazos que, bajo un impresionante palio de humo negro, se fueron a pique. Perecieron en esta horrible tragedia 1.352 marineros, oficiales y mandos italianos, y se rescató a 568. En el triste pero perentorio rescate intervinieron tres destructores, dos torpederos y un crucero ligero sobre el que centraremos nuestra atención, el *Attilio Regolo*. Pertenecía a una serie de doce cruceros ligeros, la llamada clase Capitani Romani, de la cual una tercera parte (*Druso*, *Tiberio*, *Emilio* y *Agrippa*) nunca fueron terminados, quedándose el vencedor de Actium (Marco Agripa) sin barco que le hiciera honores. Otros dos de estos buques –*Giulio Germánico* y *Pompeo Magno*– sobrevivieron a las hostilidades para incorporarse a la Marina Militare italiana en posguerra con los nombres de *San Marco* y *San Giorgio*. El *Ulpio Traiano*, evocador de Trajano, había sido hundido por torpedos humanos ingleses en Palermo en enero del mismo año 1943; por último, los *Cornelio Sila* y *Ottaviano Augusto*, también con nombres de emperadores, aun botados, jamás llegaron a entrar en servicio.

Suerte bien distinta, sin embargo, corrieron los primeros de la clase, el mencionado *Attilio Regolo* y el *Scipione Africano*, construidos en Livorno y entrados en

servicio en 1940, que soportaron en sus carnes todos los rigores de la guerra. Eran hermosos barcos de casi ciento cincuenta metros de eslora y cinco mil toneladas de desplazamiento, con las superestructuras de aleación ligera, armados con ocho cañones medianos de 135 milímetros, dos docenas de pequeño calibre y ocho tubos lanzatorpedos, y podían actuar también como minadores y con cargas de profundidad antisubmarinas a bordo. Pero en lo que destacaron de una forma deslumbrante fue por su velocidad máxima, cuarenta y un nudos, lograda con cuatro calderas y dos turborreductores que entregaban ciento diez mil caballos de potencia. No obstante, y a pesar de ser una auténtica bala, el *Attilio Regolo* había sido cazado por el submarino británico *Unruffled* con un torpedo, que le dejó todo el castillo de proa abierto como la cáscara de un plátano. Ahora, ya reparado, tras recoger a los supervivientes del *Roma* se dirigió, con otros buques, al puerto de Mahón, en Menorca, donde quedaría internado.

Crucero *Attilio Regolo* de la Regia Marina fascista, rapidísimo crucero bautizado en memoria de Marco Atilio Régulo, cónsul plebeyo vencedor de la batalla naval de Ecnomo –brillante victoria romana en 256 a. C.–, aunque luego sucumbiera frente a los elefantes del espartano Jantipo en la batalla de las Llanuras del Bragadas.

Por fin, en 1948, el *Scipione Africano* y el *Attilio Regolo* fueron entregados, como reparación de guerra, a la Armada francesa, que los rebautizó *Guichen* y *Chateaurenault*, respectivamente. No tuvo, desde luego, suerte el ex *Attilio Regolo*, condenado a cargar, el resto de su vida, con el nombre del almirante francés derrotado en Vigo en 1702, y sobre el que, incapaz de defender el tesoro de Indias, pesa aún la sombra de si no se llevó una parte. El nombre primitivo de este veloz crucero era mucho más interesante y conecta directamente con nuestra historia, que hemos querido prologar brevemente para que se vea cómo pasado y futuro se entrelazan inevitablemente, llegando casi a nuestros días. ¿Quién era Marco Atilio Régulo? Personaje ciertamente interesante, sin duda alguna, directamente relacionado con la Primera Guerra Púnica que nos incumbe y cuya vida es un auténtico drama lleno de muertos, unas veces para cubrirlo de gloria en la senda de Caio Duilio, otras con absolutas tragedias como la del acorazado *Roma*, en las que los suyos y finalmente él mismo acabarían sucumbiendo.

A diferencia de Duilio, Régulo era de origen plebeyo. Elegido cónsul para la magistratura de 256 a. C. en compañía de Manlio Vulsón Longo, tuvo que hacer frente a difíciles momentos de la guerra contra los cartagineses en Sicilia. Como sabemos por capítulos anteriores, en aquellos días –a diferencia de los nuestros– ser nombrado cónsul podía ser regalo envenenado, pues el titular estaba obligado a hacerse cargo de las operaciones militares (ya fueran por tierra o mar). Tras la victoria de Caio Duilio en Milas, Roma creyó que Sicilia sería perita en dulce y caería prácticamente sin esfuerzo, pero se equivocaba. Los romanos, en efecto, tomaron en 260 a. C. Segesta y otras poblaciones, pero un general cartaginés, Amílcar, los derrotaba en la costa norte, lo que les obligó a replegarse hacia Mesina mientras él avanzaba dando un sesgo hacia el sur, Kamarina, para aislar Siracusa. La reacción del ejército romano llegaba en 258 a. C., cuando se recuperaron Enna y Kamarina. Roma se sintió entonces fuerte para intentar la conquista de Palermo, empresa en la que fracasaría por completo. La guerra, pues, se estancó en Sicilia, mientras los cartagineses, siempre marineros, realizaban diversos acosos a las fuerzas romanas por mar.

Fue entonces cuando el Senado romano concibió un plan ciertamente arriesgado y audaz: ya que no se podía vencer a Cartago en tierra siciliana, atacarían el propio corazón de su imperio, es decir, las tierras africanas al sudoeste del cabo Bon. Para este ambicioso proyecto se construyó una inmensa flota de trescientos cincuenta barcos, muchos de los cuales llevaban el célebre *corvus*, pero también ochenta trirremes convertidos en transbordadores equinos, es decir, transportes de caballos, además de los imprescindibles transportes de tropas. Unidades grandes,

pesadas y capaces, aparatosas barcazas muy poco marineras. La masiva expedición, que habría hecho palidecer a la de los griegos en la conquista de Siracusa en 413 a. C., se puso al mando de Régulo y Longo y quedó lista en el verano de 256 a. C. Congregada en Siracusa, esta flota tendría que doblar el cabo Passero para, dejando la costa meridional sícula por estribor, aproar luego decididamente al este-sudeste, recorriendo el centenar de millas que los separaba de África.

Por supuesto los cartagineses, que no eran sordos, supieron de una expedición de semejantes dimensiones mucho antes de que quedara lista, así como de su propósito. En consecuencia, prepararon otra formidable flota de trescientos treinta barcos en dos cuerpos, al mando del conocido Amílcar y Hannón, este homónimo del célebre ejecutor del periplo hasta el Senegal dos siglos atrás. Ambos almirantes púnicos debieron razonar que, dada la forma habitual de navegar de romanos y griegos, no se aventurarían por mar abierto, permaneciendo próximos a la costa de Sicilia entre el cabo Passero y Agrigento, ciudad del interior. Decidieron acecharles en esta zona para sorprenderlos contra la costa envolviendo al convoy y destruyendo, con su numerosa flota, los transportes, lo que inhabilitaría la fuerza romana de invasión. Era un buen plan que daría origen a la batalla de Ecnomo.

En efecto, pegado a la costa navegaba el enorme convoy romano en formación de punta de flecha. Los oscuros quinquerremes, con los *corvus* izados, seguidos por los transportes de caballos, unos con masas de varios cientos de hombres, otros con decenas de caballos, debían ofrecer un peculiar aspecto y exhalar una tufarada inconfundible. El propio Régulo mandaba el ala izquierda y Longo la derecha. Entre ambas iban, bien protegidos, los transportes de tropas y caballos a remolque de sendos trirremes. Un cuerpo de retaguardia de poderosos quinquerremes cerraba la marcha. La flota romana se componía así, en realidad, de cuatro cuerpos: las alas de Régulo y Longo, los ochenta *remolcadores* del convoy y la retaguardia.

Ya a la vista del monte Ecnomo, una vez pasada Kamarina antes de llegar a Gela, ambas flotas se encontraron. Al ver la compacta formación romana, Amílcar pensó en cómo romperla para alcanzar los transportes y echarlos a pique a espolonazos. Formó una media luna, con Hannón al mando del ala derecha, mientras él se quedaba con el cuerpo central; por la costa, el ala izquierda tenía tal vez el papel más complicado, pues debía envolver al ala derecha enemiga sin dejarse atrapar contra la costa. Hincando profundamente los haces de remos en el agua, ambas escuadras se aproximaban inexorablemente. Entonces, Amílcar hizo su jugada de apertura: detuvo la boga del cuerpo central que mandaba, mientras Hannón y el ala izquierda seguían con su movimiento envolvente de ambos flancos.

Parecía que huía; en efecto, los trirremes cartagineses de Amílcar viraron de bordo y comenzaron a alejarse. Régulo y Longo no se hicieron de rogar: dando órdenes a los cómitres, mandaron aumentar el ritmo de boga, mientras un centenar de soldados romanos se preparaban, bien equipados, en la cubierta de cada quinquerreme, largándose los aparejos de los *corvus* para su uso inmediato. Dicho de otra forma: la vanguardia de la formación romana, en punta de flecha, entró al trapo del engaño de Amílcar, que debió prometérselas muy felices con el completo cerco del enemigo. Sin embargo, de forma inconcebible no sucedería así, todo por un hecho fortuito: ni la retaguardia ni los ochenta *remolcadores* del convoy siguieron a Régulo, sino que obraron con criterio propio. Estos últimos largaron las estachas de remolque, dejando a la deriva los transportes con los caballos a bordo, mientras sus capitanes se dirigían contra el ala izquierda cartaginesa. Por su parte, la poderosa retaguardia, con potentes quinquerremes listos para el combate, se aprestó para afrontar el enemigo dirigiéndose directamente contra la formación de Hannón, en la derecha cartaginesa.

Sucedió así que mientras Amílcar volvía a virar para entablar combate con Régulo y Longo, al sur Hannón se enzarzaba con la potente retaguardia, y los trirremes de remolque, liberados de su pesado lastre, se juntaron sobre la costa con las popas de cisne vueltas hacia la orilla y los espolones mirando al mar para hacer frente al ala izquierda cartaginesa que se les venía encima. No hubo, pues, envolvimiento, sino que la batalla se escindió en tres combates simultáneos, del resultado de los cuales dependería el vencedor final, pues quien pudiera sentenciar uno podría acudir en auxilio de otro decantando el enfrentamiento generalizado. Desmantelada así, de forma fortuita, la táctica cartaginesa, sólo quedaba imponerse y resistir en la lucha de cada cuerpo. Amílcar, sin embargo, fracasó en este apartado por completo; su cuerpo central, rápidamente engarfiado y aferrado por los *corvus* enemigos, no pudo aguantar el asalto de los legionarios romanos al abordaje, que vaciaron y derrotaron a sus iguales cartagineses, muchos de cuyos combatientes resultaron muertos y lanzados por la borda.

Decantada así la lucha en el cuerpo central, Régulo hizo su movimiento táctico, dejando a Longo para liquidar al enemigo mientras él, bogando duramente, acudía con sus buques en auxilio de la retaguardia de quinquerremes. A bordo de los buques romanos, mientras los galeotes sacaban los pesados barcos de su comprometida situación y los escuadrones de legionarios victoriosos regresaban, los *corvus* volvían a ser izados con sus aparejos para un nuevo uso. Hannón vio así cómo

el combate contra la correosa retaguardia, con muchos de sus potentes buques ya trabados en los *corvus* enemigos, iba a transformarse, con el ala de Régulo, en una trituradora en cuyas mandíbulas sucumbiría toda el ala derecha cartaginesa. Derrotado Amílcar, no tenía sentido permanecer allí ni un minuto más. A bordo del quinquerreme más rápido de la flota de Cartago, Hannón dio orden de fuga y dejó en la estacada al resto de la escuadra.

Debió de escapar por los pelos porque la flota romana, neutralizada la táctica de apertura de Amílcar y habiéndose impuesto a base de fuerza y combatividad en el centro, se disponía a machacar el ala derecha cartaginesa, sentenciando también el ala izquierda. Los *remolcadores* romanos, aguantando juntos la embestida púnica, recibieron pronto la ayuda de los quinquerremes de Longo, que ya habían derrotado por completo los restos de la flota de Amílcar. De este modo el ala izquierda cartaginesa, como Hannón, se encontró entre dos cuerpos enemigos que acabarían triturándola. Alcanzados los buques enemigos, cayeron por segunda, o tal vez tercera vez en esa jornada, los *corvus* sobre las cubiertas cartaginesas, y el estrépito debió señalar, como un toque de timbal, el final de la resistencia de la que fuera potente flota púnica, fracasada por completo en su misión de interceptar y aniquilar la flota romana de invasión. Sólo veinticuatro buques de guerra romanos habían resultado hundidos, a cambio de casi la tercera parte de la flota cartaginesa, que perdió sesenta y cinco unidades capturadas y treinta hundidas. Pero lo más grave para Cartago era que Régulo y Longo tenían ya el camino despejado para la invasión africana. La victoria de Ecnomo, verdaderamente trascendente para la marina de Roma, fue tal vez una de las más completas logradas nunca por escuadra alguna; y se consiguió con el mono de trabajo, es decir, fajándose barco a barco, cuerpo a cuerpo, contra el enemigo, que resultó derrotado en toda la línea.

A pesar del contratiempo, los hombres perdidos y los numerosos barcos averiados, Régulo y Longo fueron capaces de recuperar los buques del convoy y transportes de tropas para reanudar el camino. Pusieron rumbo al cabo Bon y, a su debido tiempo, recalaron en la bahía de Cartago y pusieron en tierra todo el ejército. Eran unos veintisiete mil hombres con varios centenares de caballos, que, dada la proximidad del invierno, quedaron tan sólo con cuarenta barcos como apoyo, mientras el resto regresó a Sicilia. Sabiéndoles aislados en el área de Aspis, los cartagineses les acometieron antes de que pudieran dotarse de la logística correspondiente y asolaron los campos circundantes. Fue un nuevo y alarmante desastre para Cartago; Régulo y los suyos, inasequibles en la mar, se demostraron también formidables por tierra, capturaron dieciocho elefantes enemigos y le causaron casi quince mil bajas entre muertos y heridos.

Completamente crecido tras sus espectaculares victorias de Ecnomo y Aspis, Régulo creyó poder sentenciar la guerra y rechazó las ofertas de paz que le llegaban de la postrada y atemorizada ciudad fundada por la reina Dido en 805 a. C. Su momento de gloria brillaba esplendente en el firmamento, pero estaba a punto de caducar. En esta hora crítica para Cartago, surgió un mercenario lacedemonio –es decir, espartano– llamado Jantipo, como el padre de Pericles vencedor en Micala, dispuesto a hacerse cargo, afrontando, con sólo cuatro mil jinetes y un centenar de elefantes, al masivo ejército romano, que ya se encontraba a menos de veinte kilómetros de las puertas de Cartago. La batalla decisiva se dio en las llanuras de los arrabales cartagineses, cerca del cauce del río Bragadas. Jantipo, en el momento oportuno, lanzó a sus elefantes, bien adiestrados, contra las ordenadas formaciones romanas, a las que diezmaron y pusieron en fuga. Entonces, su caballería acometió las desordenadas filas enemigas y pasó a miles de romanos a cuchillo. Fue una masacre cuyas cifras espeluznan: más de veinticinco mil soldados romanos perecieron y Marco Atilio Régulo cayó prisionero con quinientos compañeros. Sólo dos mil romanos lograron replegarse hasta el campamento de Aspis y se mandó recado a Roma del inmenso desastre.

La hora de la tragedia había llegado. Pero el Senado romano, tras largo debate, decidió no darlo todo por perdido y envió de nuevo a la flota para rescatar a los supervivientes en 255 a. C. Sabedores de su poderío, los almirantes romanos atraparon esta vez desprevenida y por sorpresa a la flota cartaginesa superviviente de Ecnomo, a la que arrebataron prácticamente sin lucha 114 buques de guerra púnicos fondeados, lo que les permitió formar una flota increíblemente numerosa, nada menos que 464 unidades de guerra y de transporte en las que, tras embarcar a los dos mil supervivientes, emprendieron el regreso. No debieron hacerlo; las tormentas entre Orión y Sirio –principios de julio– les acechaban, pero los romanos nunca les habían tenido demasiado respeto. Sin embargo, como recuerda Polibio, «enfrentarse a la mar y al cielo es luchar contra una fuerza infinitamente superior a la suya propia». Victoriosos en Milas, Ecnomo y Cartago, con su medio millar de barcos, los bisoños marinos romanos debían creerse invulnerables.

La lección que iban a recibir sería absolutamente terrible: los trirremes romanos, bajos sobre la mar como los griegos, no estaban en condiciones de afrontar mares formadas sin inundarse de agua; menos las barcazas de transporte del ejército, completamente ingobernables. Y qué decir de los grandes quinquerremes que, aun altos de bordas, tenían su estabilidad muy comprometida por las

estructuras y aparejos de lanzamiento de los aparatosos *corvus*. El temporal del sudoeste les atrapó en el camino de regreso, no muy lejos de Ecnomo, al sur de Kamarina. Uno tras otro, primero los inermes trirremes, después los transportes, finalmente los quinquerremes, haciendo trágicas piruetas, fueron zozobrando estrepitosamente o estrellándose, a la deriva, contra la costa. Sólo ochenta –¡ochenta!– barcos de aquella multitudinaria flota fueron capaces de sobrevivir al desastre inconmensurable, inmensa hecatombe que se llevó las vidas de casi cien mil personas y cuatrocientos barcos. El *Mare Nostrum*, desde luego, acababa de decir la última palabra, elevando la tragedia a la categoría de catástrofe nacional.

Pero aún quedaba por escribir la última línea, un delgado renglón comparado con lo anterior: ¿qué fue de Marco Atilio Régulo? Estuvo cinco años cautivo en Cartago, mientras la Primera Guerra Púnica, que él mismo estuvo a punto de sentenciar, seguía su curso. Finalmente, tras la caída de Palermo en manos de los romanos en 251 a. C., fue enviado a Roma como emisario de paz. Fracasó, no obstante, en su tarea y, como había dado su palabra, regresó a Cartago con las manos vacías. Los púnicos demostraron entonces su crueldad y vesania con quien tanto daño les había hecho por encima de su honradez: le hicieron morir lentamente en horrible suplicio. El gran y glorioso héroe culminaba así, como el acorazado *Roma*, el sino de su particular tragedia.

A Roma le costó largo tiempo digerir el desastre de Régulo y la catástrofe de Kamarina, que se llevaron las vidas de ciento veinticinco mil hombres y cuatrocientos barcos. Pero las traiciones de los propios cartagineses, celosos de Jantipo, les dieron un respiro en Sicilia. En tan sólo un año, los astilleros romanos fueron capaces de poner en el agua otros ciento cuarenta buques de guerra que, unidos a los ochenta supervivientes, formaron la nueva flota de doscientas veinte unidades, que comenzó a operar en Sicilia sin que los cartagineses pudieran oponérseles. Pero el mal fario parecía perseguir a la marina romana: en 253 a. C., al mando de Cayo Sempronio Bleso, la escuadra volvió a ser sorprendida por un temporal al sur de Italia, y esta vez se perdieron ¡las tres cuartas partes de la flota! Quinientos cincuenta buques naufragados en dos temporales en aquella época eran cifras que ni siquiera Roma podía soportar sin ver conmovidos sus cimientos. El pueblo de secano encontraba así verdaderas razones no sólo para temer, sino también odiar a la mar.

Sin embargo, las hostilidades en el interior de la isla parecieron progresar por buen camino: en 252 a. C., Hímera fue arrebatada a Cartago, mientras que al año siguiente cayeron Quefalodón y –un gran éxito, como sabemos– Palermo, capital siciliana. Al año siguiente una nueva flota romana, de más de un centenar de unidades de guerra, pudo estar lista para los marinos latinos. Eran quinquerremes de formas mucho más marineras que los anteriores, altas bordas, pesos bajos y desprovistos de *corvus*, al que los nautas de Roma renunciaron definitivamente tras el desastre de Kamarina. En apoyo del ejército, esta flota se desplazó al oeste de Sicilia, la parte más cercana a Cartago, donde los púnicos mantenían aún ciudades como Lilibea (Marsala) o Drépano (Trapani), las más próximas por mar a Cartago. Los buques romanos debían bloquear estos puertos por mar para evitar que recibieran auxilios, mientras el ejército trataba de tomarlos por tierra.

Pero, a pesar de la mejora de los buques romanos, los cartagineses, herederos de los fenicios, seguían siendo más rápidos y marineros. Durante el bloqueo de Lilibea se declaró un vendaval y los romanos, escarmentados, se alejaron de tierra para no verse comprometidos. Dándoles una lección, los audaces marinos púnicos, dirigidos por Aníbal *El Rodio*, se acercaron sin miedo e introdujeron medio centenar de buques en puerto ante sus mismas narices. Los romanos reconstruyeron un buque cartaginés embarrancado y terminaron capturando a este audaz capitán cartaginés.

Finalmente cayó Lilibea y se abrieron paso los últimos actos navales de la Primera Guerra Púnica: las batallas de Drépano y Egadi. Situado a poniente de la isla, el puerto de Trapani, abierto al oeste, penetra en la isla con una parte rocosa al norte y un inmenso pantanal al sur. Es un refugio abierto a los vientos, muy vulnerable; el arrecife deja a la población completamente expuesta a los temporales por la parte septentrional, por lo que ha habido que protegerla con el llamado dique de Tramontana. El arrecife se prolonga hacia el oeste con la isla del Lazareto, hoy unida a Trapani por la llamada Vía Lutacio Cátulo. Más al sur están la isla Colombaia y el bajío Palumbo. Pero para protegerse de los ponientes, Trapani ha necesitado que se construya un dique exterior y el correspondiente contradique, con lo que se ha logrado finalmente una rada segura. Más allá, a pocas millas, están las dos primeras islas Egadi, Levanzo y Favignana, y como a quince millas, la más alejada, Marettimo. Por la parte meridional, el pantanal se prolonga en largos cañizales, también hacia el interior de la isla, como parque natural camino de Marsala, en el cabo Lilibeo. Sólo la llamada isla Grande sobresale por esta zona, un simple arenal.

Vista aérea del puerto de Trapani, al oeste de Sicilia. Se pueden distinguir la isla del Lazareto unida, más allá la Colombaia y el complejo sistema de diques exentos y contradiques de protección que no existía cuando aquí se libró, en el extremo izquierdo de la foto, la batalla de Drépano (249 a. C.), que ganó el

cartaginés Aderbal.

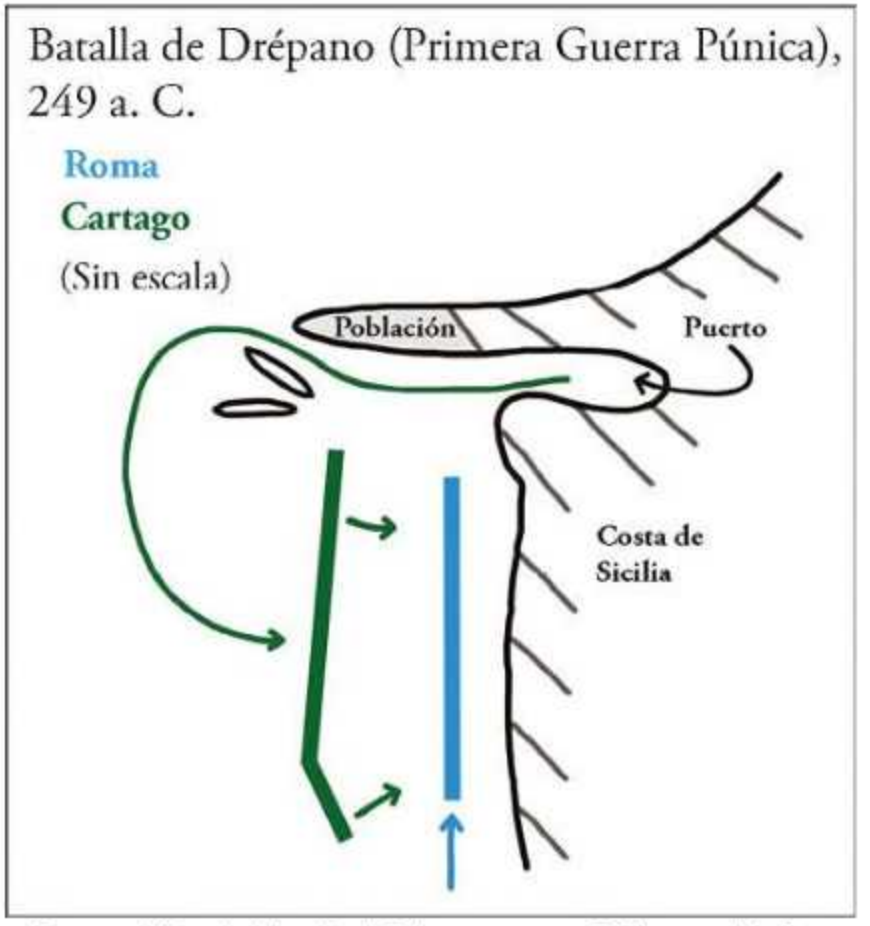
Por su situación en la parte oeste de Sicilia, la más cercana al cabo Bon y Cartago, como sabemos, Trapani (Drépano) era la última conexión de los cartagineses con Sicilia en 250 a. C. De ahí que estuvieran dispuestos a defenderla con todos los recursos disponibles: basaron en este puerto una numerosa flota, las mejores unidades púnicas –ciento diez barcos– al mando de un avezado capitán, Aderbal, y enviaron peticiones de socorro a Cartago, donde respondió un general llamado a la gloria, Amílcar Barca. En aquella época, Trapani no era un buen refugio, como sabemos. No existía ninguno de los diques mencionados y estaba expuesto a vientos del norte, poniente y sur, pero tampoco podía convertirse en ratonera, pues además de la salida natural entre Colombaia y el pantano, se podía salir también entre la isla del Lazareto y el arrecife, sorprendiendo a la posible flota que quisiera bloquearlo. Ya se sabe que casa con dos puertas, mala es de guardar.

A este fin acudió a Trapani uno de los capitanes de mar romanos menos capacitados tras los recientes desastres, el también cónsul Publio Claudio Pulquer, con las ciento veinte unidades de reciente construcción y muchos marineros bisoños, desprovistos del clásico *corvus* que tantos disgustos les había dado. Pulquer no creía mucho en los augurios: cuando, en verano de 249 a. C., se preparaba para atacar Trapani, le avisaron de que las aves que se usaban para los pronósticos no querían comer. Ni corto ni perezoso exclamó: «Si no quieren comer, beberán». Y las tiró por la borda.

Este espíritu resolutivo debió contagiar a los suyos, que se conjuraron para entrar, en plena madrugada, al puerto de Trapani, sorprendiendo a la flota púnica. Pero Aderbal tenía muy claro lo que pretendía el enemigo y, tras reunir a sus marinos, les hizo elegir entre soportar un largo bloqueo o jugárselo todo frente al enemigo en una rápida batalla, a cara o cruz. Ni que decir tiene que los cartagineses eligieron esto último e inmediatamente se dispusieron para zarpar.

Pulquer formó su flota en plena noche y se dirigió a Trapani. Pero Aderbal fue más rápido y, mientras los pesados quinquerremes romanos se deslizaban dando grandes paladas con sus remos entre la isla Colombaia y tierra, la flota cartaginesa se escurrió entre la del Lazareto y el arrecife por el norte. Así que, cuando amaneció y Aderbal, por poniente, pudo formar sus naves a son de combate al sur del bajío Palumbo, atrapó a los romanos literalmente con las manos en la masa: los quinquerremes de vanguardia ya estaban dentro de Trapani, otros se hallaban en el canal de entrada y Pulquer, con su buque insignia y algunos más se encontró en completa inferioridad frente al centenar de buques enemigos que se le echaban encima.

Mucho tiempo después, con las grandes batallas navales del siglo xx, se afianzó el dicho de que «cuando un almirante ordena una formación es que le gustaría estar ya formado». Esto es especialmente cierto con Pulquer en aquella madrugada infausta para Roma. Mandando aviso a los que estaban dentro del puerto para que regresaran, ordenó a sus unidades formar costado contra costado, con las popas de cuello de cisne mirando al pantanal y las proas hacia el enemigo. Una posición defensiva clásica que con los *corvus* habría tenido ciertas garantías de éxito. Pero, desprovistos los buques romanos de este anexo como sabemos, Pulquer y los suyos, en completa inferioridad, no tenían salvación, pues Aderbal, con su hábil estratagema, había logrado acorralarle contra tierra consiguiendo la superioridad momentánea.



Esquema básico de la batalla de Drépano en 249 a. C. El ataque de la flota

romana dirigida por Pulquer fue contrarrestado por la hábil salida de la flota cartaginesa de Aderbal entre la isla del Lazareto y el arrecife al lograr cercar brillantemente a sus enemigos que, desprovistos del *corvus*, fueron completamente derrotados.

Los resultados del acierto táctico no se hicieron esperar: los quinquerremes púnicos, maniobrados por sus hábiles capitanes y pilotos, comenzaron a embestir las torpes e indefensas unidades romanas con sus espolones. Sin permitir que los aferraran, la destreza de los marinos cartagineses entró aquí en juego, logrando la práctica aniquilación de los barcos de Pulquer antes de que sus compañeros del canal, o los que habían entrado a puerto, viraran y fueran capaces de regresar. Los legionarios romanos, patéticamente aislados en sus buques, quedaron como simples espectadores a falta del *corvus*. Inevitablemente, la escuadra romana fue retrocediendo ante el empuje enemigo, derivando hacia el pantanal. En aguas de Trapani y Egadi no existen más de treinta metros de sonda y en la proximidad de los cañizos abundan los bancos de arena. Sobre ellos fueron embarrancando, uno por uno, los buques romanos que no se habían hundido al espolón.

Cuando el resto de la escuadra romana llegó al lugar, los cartagineses, rehechos y con sus espolones estrenados, les esperaban. De nuevo Aderbal consiguió superioridad, puesto que el enemigo llegaba por secciones y podía ir derrotándolo consecutivamente. La batalla de Drépano (Trapani) terminó así con una completa debacle romana, que perdió noventa y tres de los nuevos buques de Pulquer, lo que significa que menos de treinta unidades lograron escapar de la mortal tenaza de Aderbal. Con la subsiguiente llegada de Amílcar Barca y un ejército a Palermo, la Primera Guerra Púnica se prolongaría otros ocho años en Sicilia tras esta catástrofe que ponía colofón al completo desastre marítimo de la República en Sicilia, donde se habían perdido, entre temporales y batallas, nada menos que 643 buques de guerra y transporte romanos.

FIN DE LA GUERRA CON FINANCIACIÓN PRIVADA

Según Polibio, durante los siguientes cinco años los romanos «abandonaron la mar», mientras los cartagineses y sus armadas campaban a sus anchas en el canal de Sicilia. La guerra en la isla se estancó de nuevo ante la igualdad de fuerzas de los oponentes. La catástrofe naval fue esta vez indigerible no sólo para Roma, sino para cualquier pueblo de la Antigüedad. Sin embargo, los romanos no se dieron por vencidos. A la mar, hay que reconocerlo, le había salido un adversario que, aunque más débil, decidió seguir mostrándose correoso. Tal vez sea el sino de los imperios: superar cualquier adversidad aunque se esté en completa desventaja frente a ella. ¿Cómo recuperaron los romanos su dominio sobre las olas? Hay que reconocer que de una forma muy moderna: exigieron de la iniciativa privada que, por deber patriótico, pagara la construcción de una nueva escuadra que el erario público ya no podía financiar.

Dicho y hecho. Los grupos de poder y ciudadanos ricos se unieron esta vez para aportar los medios y, en esfuerzo supremo, los astilleros latinos produjeron dos centenares de quinquerremes del último modelo: barcos robustos y bien construidos, cuyas tripulaciones se entrenaron a conciencia en el combate barco a barco, al espolón, para que no volviera a suceder lo de Drépano. Al mando de estas valiosas naves que tanto esfuerzo habían costado se puso un almirante sensato, aunque de no muy buena salud, Cayo Lutacio Cátulo, con un leal segundo, Quinto Valerio Faltón, quienes, una vez estuvo todo listo, partieron para el oeste de Sicilia e iniciaron el sitio de Lilibea.

Por su parte, los confiados cartagineses habían vuelto a las andadas al colocar a la cabeza de las flotas que surcaban tranquilamente el canal de Sicilia desde Cartago a Drépano y Lilibea a un viejo conocido, el comandante Hannón, que mandara quince años atrás el ala derecha cartaginesa en Ecnomo, volviendo grupas y dejando en la estacada al primer Amílcar cuando Régulo amenazó con aplastarlo contra la retaguardia. En esta ocasión, su cometido era llevar un convoy de doscientos cincuenta barcos de guerra y transportes a Sicilia con refuerzos y pertrechos para el ejército de Amílcar Barca. Pero cuando aquel 10 de marzo del 241 a. C. recaló sobre el cabo Lilibeo, se encontró con que la flamante flota de Lutacio y Valerio le cortaba el paso. Debió ser una contrariedad inesperada; sin línea de acción prevista, decidió retirarse hacia el norte, a las islas Egadi, donde podía encontrar cierto refugio hasta que la situación se tornara favorable.

Por su parte, Lutacio Cátulo no fue tan cauto y timorato, y al avistar al enemigo dio la orden de atacar con una táctica innovadora y que Agripa imitaría en la gran batalla de Actium: quitar los mástiles y aparejos veleros de los quinquerremes, lo que los convirtió en grandes buques de guerra a remo e independientes del viento. Ningún marino se sentiría entusiasmado por semejante práctica, pero el romano había valorado que el viento, en aumento, le era plenamente favorable a la flota de Hannón, refugiada en las Egadi, y si él no tomaba la iniciativa atacando, muy pronto los hábiles cartagineses pasarían a vela ante sus narices, llevando a Amílcar Barca todo lo que necesitaba.

En efecto, en cuanto Hannón se dio cuenta de que Eolo se ponía a su favor, mandó izar las velas y dirigirse, a todo trance, hacia el puerto de Drépano. Llevaba las cubiertas no sólo entorpecidas por los aparejos de vela, sino por la carga y los pertrechos, entre los cuales los guerreros de infantería debían tratar de encontrar un sitio para hacerse fuertes o salir al abordaje. Los barcos cartagineses, cargados, se hundían mucho en la mar y maniobraban torpemente. De pronto, apareció ante ellos, por sotavento, una flota de modernos quinquerremes que, bien entrenados, completamente alijados y prescindiendo de los aparejos, les acometió sin dudar un instante. Esta vez los romanos atacaron al espolón, y seguidamente abordaron a los pesados buques cartagineses. Con su mayor agilidad, resultó una batalla de Drépano al revés, con todas las ventajas para los romanos, salvo por los mejores buques veleros cartagineses, que hábilmente conducidos por sus pilotos lograron escapar del desastre y ponerse a buen recaudo. Otros, al ver que caían en la trampa a sotavento, arriaron las velas y a golpe de remo escaparon hacia barlovento de los romanos.

Pero casi la mitad del convoy no pudo eludir al hábil y decidido enemigo, que fue destruyendo los barcos cartagineses según los iba atrapando. Algunos, decididos a vender caro el pellejo, pelearon duramente y se crearon varias melés de buques enlazados en las que sucumbieron treinta barcos romanos. Sin embargo, tras varias horas de lucha, la batalla de las Egadi estaba decidida a favor de Roma, que sentenciaba así la Primera Guerra Púnica al oeste de Sicilia. Cátulo, a pesar de estar lesionado, regresó con su flota a Lilibea y tomó el puerto definitivamente. Sin refuerzos ni recursos ni puerto donde recibirlos, Amílcar Barca tuvo que claudicar. Poco después se firmó el tratado que puso fin a esta contienda de más de veinte años de duración por el que Cartago perdió no sólo Sicilia, sino también Córcega y Cerdeña con todas sus áreas de influencia.

La pérdida de estas zonas de comercio cambió por completo el destino de Cartago, que, obligada a consolidar su expansión hacia el oeste, pasó a convertir en

colonias territorios como Iberia, donde se mudó Amílcar Barca con su familia para fundar Cartago Nova, actual Cartagena. Ello no libraría a los púnicos, sin embargo, de quedar de nuevo en el área de expansión romana: veintitrés años después estallaba la Segunda Guerra Púnica, durante la cual el hijo de Amílcar Barca, Aníbal, llevó la guerra a las puertas de Roma y que terminó, sin embargo, con la rendición incondicional de Cartago en 201 a. C. Y hubo una Tercera Guerra entre los años 149 y 147 a. C., muy posterior, en la que simplemente se decidió la aniquilación de Cartago. Por supuesto que se dieron operaciones navales en ambas guerras, pero se trató de grandes trasvases de ejércitos y pertrechos, no de batallas navales como las libradas en torno a Sicilia. Lutacio Cátulo, satisfecho tras su victoria, mandó edificar un templo a Juturna en el campo de Marte en agradecimiento a los dioses por el triunfo. No deja de ser significativo que hoy día el dique de Trapani que cierra la abertura por la que escapó Aderbal para vencer a los romanos lleve precisamente el nombre de Vía Lutacio Cátulo, como si fuera el impedimento definitivo para que los enemigos de Roma fueran expulsados de Sicilia.

Gran batalla en Actium (31 a. C.)

Si hubiera que buscar un personaje que, como emblema, fuera sinónimo de éxito en el tercer siglo antes de Cristo, este sería Ptolomeo. Contra lo que se suele creer, Ptolomeo (*Ptolemaios* en griego) no era el general al que Alejandro Magno entregó Egipto. En 332, el legendario y joven rey macedonio había llegado al delta del Nilo como libertador tras derrotar a los persas en la batalla de Isos –en la actual y crítica frontera entre Turquía y Siria– poniendo en fuga al rey Darío III. Se hizo proclamar entonces faraón y en la parte occidental del delta, sobre una gran isla plana, fundó la ciudad de Alejandría e inmediatamente partió para la conquista de Persia. Egipto quedó a cargo de un funcionario griego bastante oscuro pero eficiente, Cleomenes, al que se otorgaron todas las atribuciones, pero ningún cargo.

Cleomenes fue un buen administrador y Alejandría prosperó como urbe cosmopolita mientras Menfis y Tebas, en las riberas del Nilo, permanecían como depositarias de los ancestrales ritos y credos egipcios, que hundían sus raíces en la noche de los tiempos. En 323 a. C., Alejandro, tras diez años de conquistas y quebrantar todos los límites, falleció en Babilonia con sólo treinta y tres años. Ptolomeo, del que se decía que era su hermanastro (a saber, con los líos de aquella época), tuvo la habilidad de hacerse con el cadáver bajo promesa de darle merecido entierro y gloriosa sepultura. Regresó a Egipto y, dado que Cleomenes no podía presumir de título como él –hermanastro del rey difunto–, decidió darle matarile y proclamarse directamente faraón. La elección era magnífica: Egipto, en torno al feraz valle del Nilo, era un país rico y laborioso, rodeado de desiertos en los que apenas había enemigos. Ptolomeo I, apodado Soter ('salvador') por los rodios, hizo de Alejandría su capital y así se inició el despegue de esta gran ciudad que se convirtió en centro neurálgico del comercio con Oriente. Cuando los Ptolomeos decidieron conectar el lago Mareotis, a espaldas de Alejandría, con el cauce del Nilo por medio de un canal (por el que podían cruzar barcos no muy grandes hasta la proximidad del mar Rojo en Qena y Qus con sus cargamentos), la línea comercial con Oriente quedó definitivamente establecida y Alejandría empezó a brillar como la ciudad más importante del mundo antiguo.

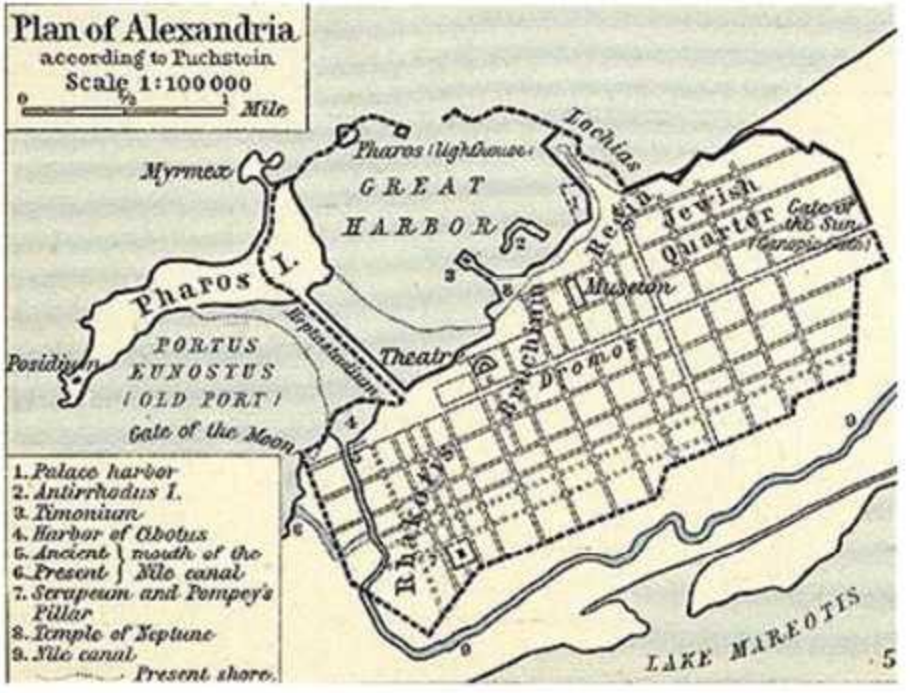
Ptolomeo Soter hizo muchas cosas más. Tal como había prometido, enterró a Alejandro en Menfis, aunque luego, cuando estuvo lista una hermosa pirámide en el barrio palaciego de Alejandría, su hijo se lo trajo como suvenir turístico que fascinara a los visitantes, lo que le daba aún más valor intrínseco a la ciudad. Acuñó moneda y dotó a Alejandría de una eficiente administración, permitiendo crecer a la ciudad sin trabas. Además, fue buen escritor y convirtió a la urbe en centro universal del conocimiento, con una biblioteca cuyo peso específico no fue superado hasta que, con la invención de la imprenta muchos siglos después, pudo difundirse el saber. También fundó una residencia donde los estudiantes se dejaran seducir por las musas, el Museo (*Mouseion* en griego), primera universidad donde los intelectuales eran mantenidos y cada día se levantaban sólo para servir a la ciencia y el saber. Allí florecieron genios como Eratóstenes, Herófilo, Erasístrato o la propia Hipatia. Por su parte, Ptolomeo hizo sus pinitos con una biografía de Alejandro que, al utilizarla Arriano como bibliografía, ha llegado en fundamento hasta nosotros.

En el antipático negociado de la guerra y el predominio territorial, a Soter tampoco le fue del todo mal. Mientras él se apoderaba de Egipto, otros dos lugartenientes de Alejandro, el viejo y cascarrabias Antígono y el imprevisible Seleuco, se quedaban, respectivamente, con Grecia y Babilonia. Antígono y su hijo Demetrio no se conformaron con sus dominios, soñando el primero con imitar al gran Alejandro proclamándose rey de Asia. Ptolomeo también andaba trasteando para apoderarse de las mejores islas griegas, para lo que construyó una flota que Antígono y Demetrio derrotaron en 306 a. C. Estos últimos comenzaron entonces su avance por Asia, lo que forzó a Ptolomeo a aliarse con Seleuco. Así, Antígono y su hijo acabaron derrotados en Ipso, donde el ambicioso anciano fue muerto y su vástago desterrado. Entonces fue Seleuco el que quiso lo que no era suyo, pero Soter, por el momento, pudo contenerle. Ptolomeo falleció en 282 a. C. y dejó a su hijo, Ptolomeo II Filadelfo (pues se casó con su hermana, como los egipcios), una herencia espléndida.

Ptolomeo II supo ser digno de ella. Su principal enemigo debería haber sido el ya viejo Seleuco, pero el hijo mayor de Soter, el indómito Ptolomeo Cerauno ('el rayo'), había sido exilado por su padre a Babilonia; con buen juicio sin duda, puesto que a Cerauno le faltó tiempo para arrimarse a Seleuco y despacharlo a puñaladas para apoderarse de su trono. Así que el principal enemigo de Ptolomeo II Filadelfo fue el que debería haber sido Ptolomeo II Cerauno, su *querido* hermano. Cuando este se disponía a lanzarse contra aquel, le sorprendió a retaguardia una invasión de los bárbaros escitas del norte (antecedentes de los turcos) en la que perdió la vida. A la ciudad de Alejandría, pues, continuó sonriéndole la suerte, que la privaba de sus peores adversarios, y la prosperidad, que ella solita se ocupaba de fomentar.

Ptolomeo Filadelfo también hizo otras cosas. Dragó el lago Moeris para

ampliar y mejorar los cultivos a la vez que construyó una red de canales de irrigación, con lo que mejoró el ramo que ya era bueno en Egipto de por sí: la agricultura. El puerto de Alejandría se consolidó definitivamente como imprescindible enclave comercial cuando construyó el famoso faro de Alejandría en la isla de Pharos (de donde viene su nombre), que tenía treinta metros de base y unos cien de altura; costó la astronómica cifra de ochocientos talentos, y en su cúspide había una estatua de Poseidón junto a una hoguera que se veía desde más de veinte millas de distancia, lo que no está nada mal comparado con nuestras señales marítimas vigentes. Lo que no explica la crónica es cómo se evitaba que, según el viento, la estatua del dios no quedara chamuscada. Duró quince siglos y acabó destruido por un terremoto.



Plano en planta de la ciudad de Alejandría, en el delta del Nilo. Fundada por Alejandro Magno y obra de Ptolomeo, uno de los diádocos (lugartenientes de Alejandro), fundador de una dinastía, se benefició de un siglo de excelentes monarcas para llegar a ser la ciudad más notable del Mediterráneo en competencia con Roma.

Los inevitables avatares bélicos del reinado estuvieron ligados a la guerra con el nuevo monarca seléucida, Antíoco. De 276 a 255 a. C. (es decir, prácticamente hasta la batalla de Ecnomo, que ocupó el capítulo anterior) el Egipto ptolemaico y la Babilonia seléucida se enzarzaron en dos conflictos: la Primera y Segunda Guerras Sirias. La primera, librada entre Ptolomeo II y Antíoco I, terminó con ventaja egipcia, pero en la segunda Antíoco II compensó las pérdidas de su antecesor. En las paces, Ptolomeo II entregó a su hija Berenice como esposa a Antíoco II, lo que, aparte de obligarle a luchar contra su yerno, tendría malas consecuencias para su hijo, Ptolomeo III. También durante el reinado de Filadelfo apareció en el horizonte septentrional la sombra de un rival temible y correoso, Roma, por aquel entonces enzarzada aún con Cartago, ciudad de origen fenicio a la que finalmente aniquiló, como sabemos. Roma quiso penetrar en Grecia, enfrentándose al rey Pirro, que estaba emparentado con Alejandro Magno. Pirro venció dos veces a los romanos, pero estos consiguieron expulsarle de Italia y pasaron a ocupar el sur de Grecia.

Tarde o temprano, Egipto tendría que tomar posición respecto a Roma, y esta fue la alianza contra Cartago. Los Ptolomeos subsiguientes fueron siempre leales a esta filiación, que a veces les fue útil, pero finalmente resultaría su ruina. En 246 a. C. sucedió a Ptolomeo II su hijo Ptolomeo III Evergetes ('el benefactor'), lo que ya nos sitúa sobre la pista de que se trató del tercer óptimo rey de Egipto consecutivo, asegurándose así el país un período de más de un siglo de excelentes gobiernos y gobernantes, caso verdaderamente único en la historia. Evergetes fue un gran explorador que amplió los límites del país Nilo arriba, internándose en Nubia. Con él, el Museo universitario alcanzó la plenitud, y no digamos la biblioteca, donde se contabilizaron cuatrocientos mil ejemplares, y por la que se obligaba a todos los viajeros a prestar sus libros para que fuesen copiados; se supone que, si iban de paso, el libro se quedaba en Alejandría como depósito permanente. Tuvo, eso sí, momentos amargos, como el asesinato de su hermana Berenice en Babilonia en una trifulca sucesoria a la muerte de su cuñado, Antíoco II, lo que le obligó a invadir temporalmente el valle del Éufrates (Tercera Guerra Siria), de donde se retiró al poco tiempo.

En 221 a. C., cuando murió Ptolomeo III, se acabó para Egipto y Alejandría aquella auténtica luna de miel existencial con sus monarcas, puesto que Ptolomeo IV Filopáter era de otra fibra, la del monarca hedonista al que no gusta gobernar, tan conocida para nosotros por los llamados «Austrias chicos», Felipe III y IV de España, que siempre necesitaron valido para ocuparse de los negocios de Estado. Era mal momento, puesto que Antíoco III, nuevo rey babilonio, tenía temperamento decidido y agresivo, y provocó la Cuarta Guerra Siria, aunque resultaría finalmente derrotado en una batalla de elefantes, Rafia (217 a. C.). Pero Egipto quedó descompuesto, el comercio alejandrino empobrecido y Filopáter apenas le

prestó atención, dedicado a los placeres y lujos, que eran su principal entretenimiento. Los cronistas nos dicen que le gustaban los barcos, pero es mentira: lo que le agradaba era la ostentación. Construyó para ello una cosa que flotaba sobre las aguas del Nilo, una especie de galera-barcaza de noventa y un metros de eslora, catorce de manga y dieciocho metros sobre el agua, pues sobre el casco se alzaba un estrambótico templo-columnata en dos pisos, con puertas de oro y marfil por las que se accedía a un salón de banquetes tallado en cedro y ciprés de Milesia: una auténtica fardada que necesitaba de doce buques de remo para remolcarlo corriente arriba. Esta bañera ostentosa (puede que el primer yate capricho de la historia) fue lo único que Ptolomeo IV dejó inscrito, al parecer, como de inspiración propia. Ni siquiera fue capaz de asegurar la sucesión, y tras él quedó sólo un niño de cinco años, Ptolomeo V, cuya proclamación llega hasta nosotros inscrita indelebl emente en la famosa Piedra Rosetta.

Antíoco III se frotó las manos, pues debía haber rumiado largo tiempo la venganza. Se dispuso ahora a zamparse al pequeño niño faraón ptolemaico aliado con otro rey rapaz, Filipo V de Macedonia. Pero, como tantos otros monarcas desventurados, olvidaron vigilar la retaguardia. Estaba Roma, que acababa de superar, en la Segunda Guerra Púnica (218-201 a. C.), la decisiva acometida e invasión del general cartaginés Aníbal, que a punto estuvo de destruirla. Durante esta pugna, Egipto mandó grano a Roma mientras que Filipo se alió con los cartagineses; había sonado la hora de la *vendetta*. En cuanto Ptolomeo V emitió un *mayday*, los romanos se pusieron en marcha; Filipo V fue literalmente arrollado por Roma, pero, mientras tanto, Antíoco III derrotaba a los egipcios apoderándose de Siria y Judea, lo que le valió el apodo del Grande (195 a. C.). Esta grandeza pronto iba a ser recortada, pues llegaron los romanos y le vencieron, obligándole a firmar la paz, aunque no a devolver a Egipto sus conquistas. El joven Ptolomeo V se salvó, pero sólo pudo retener la isla de Chipre y Cirenaica. A la muerte de Antíoco III en 187 a. C., quiso, en mala hora, lanzarse sobre Siria, pero murió envenenado seis años después.

Ptolomeo VI Filomáter también subió al trono niño, por lo que gobernó su progenitora como regente (de ahí su apodo). Resultó pacífico y conciliador, a diferencia de sus generales, que resucitaron el sueño de Siria y provocaron la ira del nuevo rey seléucida, Antíoco IV: de un solo golpe diezmó los ejércitos egipcios en Pelusio y llegó hasta Alejandría, donde los romanos le hicieron saber que ya estaba bien. Antíoco se retiró, pero llevándose a Filomáter, de quien se había apoderado, para oponerlo en un futuro a Ptolomeo VII, su hermano menor, que le sustituyó. La intriga fue un fiasco, puesto que, acabada la guerra, ambos Ptolomeos, ya libres, decidieron compartir el trono de buen grado. Antíoco, irritado, volvió contra Egipto, pero, emitido el correspondiente *mayday*, de nuevo un simple emisario romano le paró los pies. Roma, desde luego, se comportaba como un irreprochable hermano mayor, lo que, con un mínimo de sagacidad, habría permitido vaticinar el futuro de la otrora próspera dinastía ptolemaica.

También Ptolomeo VI incurrió en el error, a la muerte del humillado Antíoco, de enredar en los asuntos seléucidas, pero se mató de una caída del caballo en 146 a. C. y dejó solo a su hermano Ptolomeo VII, quien parece que intentó reverdecer los días de gloria en que Alejandría era centro del universo. Pero el tiempo no pasa en balde, y tanto el imperio de los antiguos faraones como el vecino seléucida estaban de capa caída. La *prensa* de la época se le echó encima erigida en cuarto poder y le apodó Fiscón, es decir, 'barrigudo'. A su muerte, incurrió en la práctica de no pocos reyes medievales: disgregar la herencia entre sus diferentes vástagos, lo que separó Chipre de Cirenaica (que le tocó a los romanos) y el valle del Nilo, que le caía en suerte a Ptolomeo VIII, el cual, víctima de la pugna hereditaria, fue destronado por su hermano Ptolomeo IX. Pero los ciudadanos alejandrinos, suficientemente poderosos ante monarcas tan nimios, no aceptaron el cambio y repusieron a Ptolomeo VIII, también apodado Soter. Apenas se recuerda a este minifaraón por la conquista y saqueo de Tebas en 88 a. C., cuando esta ciudad se sublevó.

A estas alturas, Egipto, mero protectorado de Roma, apenas se limitaba al valle del Nilo, donde los Ptolomeos seguían sucediéndose como si les fuera la vida en ello. Ptolomeo XI Auletes sólo se proclamó faraón en 80 a. C. cuando lo autorizó quien mandaba en Roma, Cornelio Sila, por medio de un sustancioso *convoluto* enviado a Italia desde las arcas alejandrinas tras exprimir a conciencia a los ciudadanos a base de impuestos. Hasta este punto tan bajo había llegado el que en su día fuera magnífico gobierno de los primeros Ptolomeos. Auletes fue derrocado veintidós años después en beneficio de su hijo, Ptolomeo XII, tan sólo un niño. Irritado, Auletes viajó a Roma, donde gobernaba Cneo Pompeyo, para que le repusieran en el poder previo paso por caja, lo que los romanos –para su vergüenza– llevaron a cabo en 55 a. C., cuando ya Cayo Julio César, gobernador de las Galias, campaba por sus fueros dispuesto a llevarse a su rival y yerno Pompeyo por delante, lo que conseguiría finalmente.

Dos refulgentes estrellas se disponían entonces a brillar al encontrarse en el firmamento. Al mencionado Julio, individuo completamente fuera de lo común, pronto iba a unirse la hermana de Ptolomeo XII, Cleopatra, joven también por completo fuera de toda catalogación, aunque los romanos pronto la conocerían como «bruja, intrigante, puta y manipuladora», virtudes todas estas a las que, con el tiempo y la decadencia imperial, rara matrona romana sería ajena. Cleopatra fue proclamada reina de Egipto, con su hermano Ptolomeo XII, a la muerte del pertinaz Auletes en 51 a. C. Esta muchacha de diecisiete años, siete mayor que su hermano, vio recaer sobre ella la responsabilidad de un gobierno imposible en un país decadente y devastado tanto en lo moral como en sus energías vitales. Montanelli nos dice que la reina egipcia no era bella, pero tenía gran *sex-appeal*; tampoco era especialmente inteligente, pero sí ambiciosa y muy consciente de su papel real. El escritor Isaac Asimov, por su parte, afirmaba que «bella o no, poseía el don de atraer y atrapar a los hombres y era consciente de ello». Con su más que discutida actuación, revitalizaría su reino tratando de llevarlo a las más altas cotas con todos los recursos de que disponía, incluyendo, por supuesto, sus armas de mujer, pero también su capacidad de adaptación y dotes de gobierno. Subordinaba así todo a la razón de Estado dieciséis siglos antes de que lo hiciera Luis XIV, el Rey Sol, que incurrió en tropelías comparables, si no superiores, a las de la reina egipcia. Llamar, pues, mujerzuela a Cleopatra es tan absurdo como decir que Luis fue un *gigoló*, es decir, machismo histórico en estado puro. Si Cleopatra se aferró a líderes fuertes como Julio César o Marco Antonio fue sencillamente porque no existía otra posibilidad. Había que apostar por ellos. Con César acertó hasta cierto punto y con Antonio fracasó. En lo que interesa, Cleopatra tuvo criterio e iniciativa propios, marcando, como veremos, estrategias para su país de acuerdo o no con Roma. Fue la primera mujer de la que tenemos constancia que ejerció el mando de una agrupación naval completa, su propia flota, y lo hizo tomando decisiones, en la batalla de Actium que nos ocupa, tan polémicas como ella misma. Genio y figura. Aquí debemos intentar –al margen de lo que la historia clásica, el cine y la literatura han hecho gravitar sobre la reina egipcia– descubrir el acierto naval de su actuación en esta batalla, siempre considerada decisiva.

Queda por completo fuera de las posibilidades de este trabajo incluir o bosquejar la figura de Julio César, uno de los más grandes personajes no sólo de Roma, sino de la Antigüedad clásica y posiblemente de la humanidad. En palabras del historiador Desmond Chandler, «se trataba de un comandante que a veces tomaba decisiones equivocadas, pero que siempre conseguía controlar la situación». Su paisano Montanelli habla de él en elogiosos términos: «Extraordinario personaje en torno al cual, en adelante, toda la historia de Roma y del mundo comenzaría a girar», aun reconociendo, como es hábito en este incomparable autor, que sus propios soldados lo motejaban *Moechus calvus*, es decir, el 'adúltero calvorota'. Lo cierto es que César, tras unos logros impresionantes contra los enemigos de Roma, llegó al esplendor con todo el poder de la república en sus manos. Cuando se desató contra él la guerra civil, se impuso a sus enemigos derrotando finalmente al bando pompeyano en Farsalia, no lejos del desfiladero de las Termópilas, en 48 a. C. Pompeyo, su exyerno y antiguo amigo, ahora enemigo a muerte, emprendió la huida; tras llegar a Larisa y Anfípolis, embarcó para la isla de Mitilene, al otro lado del mar Egeo, donde se encontraba su familia. La recogió y emprendieron juntos la huida con rumbo sur, a Alejandría. César, a pesar de estar exhausto por la batalla, no dudó en entregarse a la persecución con apenas un millar de hombres de caballería. Cruzó Macedonia y Tracia, atravesando los Dardanelos para llegarse a Troya (frente al cabo Helles) y después a Mitilene, donde le dieron razón de Pompeyo. Se procuró entonces dos legiones, barcos de transporte y diez galeras de Rodas, exiguas fuerzas con las que emprendió la travesía a Egipto, siempre en la senda de Pompeyo.

La situación en el reino ptolemaico del delta del Nilo era lo suficientemente difícil como para no desear en absoluto la llegada de ambos caudillos romanos. Los hijos de Auletes, el deudor de Pompeyo, eran, como sabemos, Ptolomeo XII y Cleopatra, hermanos y marido y mujer según la costumbre local, pero que, como todo matrimonio real mal avenido, estaban haciendo temblar el misterio con sus líos. El indeciso Ptolomeo había caído en manos de una cuadrilla de poderosos liderada por el eunuco Potino, el griego Teodoto y el general Aquilas, un mercenario. A pesar de su juventud, a Cleopatra no le sucedió lo mismo y huyó de esta conspiración de gánsteres para exilarse a Siria, donde formaba un ejército para arrancar el reino de sus garras. En este expuesto escenario vino a caer, inadvertidamente, el infortunado Pompeyo, pensando que en su desgracia los hijos de Auletes le ayudarían. El jefe de la banda, Potino, opinaba de otra manera: si amparaban al general romano derrotado, se echarían encima al vencedor, Julio César, ahora que esperaban el ataque de Cleopatra. Era preciso achicar espacios, que diría un entrenador de fútbol, y la forma era cargarse a Pompeyo y ofrecérselo a César en bandeja.

Dicho y hecho. Pompeyo fue apuñalado delante de su familia en el mismo cantil del muelle donde le atrajo Potino. Cuando Julio César llegó con su flota a Alejandría en un día espléndido, comprobó hasta qué punto es válido el famoso refrán de que «alguien vendrá y te lo estropeará». Teodoto acudió a su buque con la cabeza de Pompeyo embalsamada bajo el brazo como regalo de bienvenida. El obsequio fue muy mal recibido, y César, lejos de quedar conforme y largarse por donde había venido, decidió ocupar el palacio real con sus hombres y reinstaurar el orden en Egipto, aviniendo a Cleopatra y Ptolomeo. Aparte, había un dinerillo que le debían, cuyo cobro le vendría muy bien. Potino, Teodoto y Aquilas quedaron consternados. Sugirieron pagarle si se iba, pero César otra vez se lo tomó mal, y, vistas sus escasas fuerzas, los gánsteres decidieron que tal vez la vía más recta fuera quitárselo de en medio como a Pompeyo.

Entre tanto, en medio de aquel ambiente hostil alguien recibió bien a César, y fue, como se puede suponer, Cleopatra. Enterada de lo que sucedía en Alejandría, no lo dudó un momento y, plantándose con su amante Apolodoro el Siciliano en Alejandría, según la leyenda se puso su mejor atavío y, con las joyas reales en la mano, hizo que Apolodoro la envolviera en una alfombra y de esta guisa burlaron todos los controles del palacio real, tanto egipcios como romanos, hasta llegar a la presencia de César. Este recibió el regalo con tanto agrado que decidió retenerlo para sí durante largo tiempo, llevándoselo, como un niño su osito, a la cama. Apolodoro no debió quedar muy satisfecho con el fruto de sus esfuerzos, y no digamos Potino, que veía cómo dos poderosos enemigos se conjuraban contra él. Aquilas optó, como es normal entre militares resueltos, por la acción inmediata, poniendo sitio al palacio real con fuerzas enormemente superiores. Tal como estaban, es decir, en cueros, Julio y Cleopatra se echaron al agua con los suyos, nadando hasta la isla de Pharos (donde se encontraba el famoso faro de Alejandría), prácticamente inexpugnable y de la que se podía salir con la flota. Pero, aislada en puerto por las fuerzas de Aquilas, César tuvo que ordenar que la quemaran antes de que los egipcios se apoderaran de ella. Para inmensa desgracia, las llamas se corrieron también a la flota egipcia y una parte de los fondos de la biblioteca alejandrina, tesoro universal que sufría así su primer y desolador atentado.

La situación del general romano y la reina egipcia era desesperada, pero este tipo de coyunturas estimulaban a César y sacaban de él lo mejor. Pidió socorros a Roma y a su amigo Mitríades de Pérgamo. Mientras llegaban, procuró aguantar, durante tres meses, el asedio en la incomparable compañía de Cleopatra, con la que iba fraguando un romance que literatos, Hollywood, el arte y los simples documentales han aprovechado luego hasta el aburrimiento por reiteración. Sospechando de su doblez, César hizo suprimir a Potino y Teodoto, mandando a la hermana pequeña de Cleopatra, Arsínoe (que era de armas tomar), con su amante Ganímedes en plan comando contra Aquilas. La operación fue un éxito y Ganímedes acabó con el jefe mercenario, pero estos crímenes instigados tienen siempre consecuencias imprevistas, siendo en este caso que Arsínoe y Ganímedes tramaron ellos mismos proclamarse reyes de Egipto en lugar de César y Cleopatra. El asedio continuó agotador hasta que llegaron al fin los refuerzos pedidos y el romano pudo romper el cerco y poner en fuga a sus enemigos. Ptolomeo XII Auletes quiso escapar en una barcaza, pero, sobrecargada, zozobró y todos se ahogaron.

Quedó como verdadero rey de Egipto el propio César. Conocedor de sus más altas responsabilidades, casó a Cleopatra con otro hermano menor, Ptolomeo XIII, al que la propia reina daría matarile a su debido tiempo. La egipcia de origen griego se había quedado embarazada de César, del que tuvo un niño, bautizado como Ptolomeo-César o Cesarión, el cual, tras la *baja* de su tío Ptolomeo XIII, fue coronado como Ptolomeo XIV. Tras la victoria, César emprendió una larga luna de miel con Cleopatra. Pero le reclamaban los asuntos de la propia Roma, donde el desgobierno republicano era la pauta y permanecía inconclusa la guerra civil, en la que los pompeyanos se habían hecho fuertes en las provincias africanas e Hispania. Aparte, en Asia Menor el rey Farnaces se había rebelado contra Roma. Cuando Julio César anunció que emprendía un crucero de placer Nilo arriba, sus propias legiones se amotinaron al temer que acabara por desposar a Cleopatra.

El divino Julio aceptó el tirón de orejas de sus veteranos con deportividad. Abandonando por el momento a Cleopatra a su suerte (ya sabemos cómo se desempeñó, liquidando a su hermano), atravesó Siria e irrumpió en el Ponto (mar Negro) para derrotar a Farnaces en Zela (47 a. C.). Luego embarcó rumbo a Tarento con Cleopatra y el niño y finalmente alcanzó Roma. El Senado, que lideraba el receloso e hipócrita Cicerón, cayó a sus pies, y en casa tampoco su mujer, Calpurnia, planteó la típica escena italiana ante la aparición de una rival. Al fin y al cabo, era la reina de Egipto, y Calpurnia conocía a su marido demasiado bien. Su lugarteniente Marco Antonio tenía la situación cogida por los pelos, *manu militari*, pero parte del ejército estaba amotinado por el caos generalizado y la falta de soldadas. César, con su aplomo habitual, se plantó entre ellos para despedirse, pues marchaba a África con «otros» soldados.

Por supuesto, los leales legionarios no se lo permitieron, y con él se embarcaron seis legiones y dos mil jinetes en 46 a. C. rumbo a una nueva aventura. Le

esperaban su exlugarteniente Labieno, aliado del rey Juba numidio, Catón y Metelo Escipión con ochenta mil hombres. César y los suyos les alcanzaron en Ruspina, donde, por los pelos –como siempre– lograron deshacerse del cerco de Labieno para derrotar a sus cuatro enemigos en Tapso en el mes de abril. Sólo Labieno logró escapar a Hispania mientras César regresaba a Roma, donde se hizo proclamar dictador por un plazo de diez años. Por su parte, Cleopatra, harta de la doblez romana, había vuelto a su reino. Julio no pudo ir tras ella: las responsabilidades en Hispania le reclamaban de nuevo, esta vez para liquidar de una vez a los pompeyanos al mando de Labieno. Tras una serie de marchas y contramarchas por el valle del Guadalquivir, lo atrapó finalmente en Munda, cerca de Córdoba, donde Labieno fue derrotado en marzo de 45 a. C. La guerra civil quedaba así liquidada, y el Senado no dudó en *suplicar* a César que aceptara el cargo de dictador de por vida.

Su victoria, militar y política, parecía absoluta, pero lo cierto es que apenas le quedaba medio año de vida. La guerra civil estaba demasiado reciente y los desórdenes constantes habían dejado demasiadas rencillas y ganas de *vendetta*. El Senado, mezquino y falso, guardaba a Julio demasiadas cuentas pendientes como para aceptar su nuevo proyecto: la instauración de una monarquía democrática vitalicia. César pretendía regenerar la podrida sociedad romana desde dentro, fomentando los auténticos valores tradicionales, asimilando las provincias y dando acceso a sus representantes al Senado, mientras se afianzaban las fronteras y fortalecía el comercio. Pero la versión conspirativa lo acusaba de habérsele subido el éxito a la cabeza, pretender reinar con Cleopatra gobernando Roma y –¡cómo no!– suprimir todos los derechos y libertades, equiparando a los romanos –¡horror!– con los vulgares provincianos. No quedaba otra solución, pues, que liquidar a César, para lo que se unieron más de sesenta conspiradores, según Suetonio, que en los *idus* –mediados de marzo– de 44 a. C. lo asesinaron vilmente, acorralándolo en una sala del Senado.

MARCO ANTONIO Y OCTAVIO AUGUSTO

Posiblemente no existe mejor prueba de la razón que tenía César con su proyecto regeneracionista que valorar la evidente degradación de sus presuntos herederos, Marco Antonio, Casio, Bruto y el que lo sería finalmente, Octavio Augusto, haciendo realidad su proyecto con el título de *Imperator* ('emperador'). Marco Antonio era un soldadote veterano y vividor, no desprovisto de encanto y mañas gracias a su experiencia y origen aristocrático. Codiciaba el poder, tuvo mucho y lo perdió todo. Acompañaba a César el día del magnicidio, pero lo retuvieron a la entrada para que no pudiera defenderlo. Cuando se encontró el pastel, lejos de reaccionar levantando al pueblo contra los asesinos, les dejó hacer y después pronunció un discurso para mantenimiento del orden. Luego pidió a Calpurnia el testamento de César –donde se nombraba al heredero– y lo depositó sin mirarlo en el templo de las vestales. Finalmente, en el colmo de la ignominia y doblez, invitó a Casio y Bruto a cenar en su compañía.

Casio fue el gran instigador del asesinato de César. Autotitulado defensor de la república y la democracia, no era otra cosa que un trepa ambicioso y enérgico, que sin duda esperaba sacar tajada y agradecimiento de los republicanos y, en general, del pueblo romano. Para justificar su execrable crimen no dudó en atraerse a Bruto, un hombre sereno, culto y sensato, pero que debía vivir profundamente amargado, pues, siendo con gran probabilidad hijo del propio César –por sus amores ilícitos con Servilia–, este le había hecho poco o ningún caso. Tras los funerales de César en el Campo de Marte, el pueblo, lejos de aclamaciones, acudió a casa de Casio y Bruto para lincharlos. Tuvieron ambos que escapar tras la famosa cena y el populacho tuvo que conformarse con matar a Helvio Cinna, que días antes había leído un discurso contra César.

Por último, estaba Octavio, un muchacho de apenas veinte años en el momento del asesinato. Su padre era gobernador de provincias y la madre, Acia, era hija de la hermana de César, Julia. Pariente, pues, directo de César, lo había acompañado en la última y exitosa campaña africana, siendo por él adoptado. Tenía poca salud y vigor inestable, y compartía con los anteriores la clásica codicia de poder y falta de escrúpulos que caracterizó a la Roma de la época. Fue, sin embargo, el único en indignarse ante el asesinato de su padre adoptivo y, a pesar de los llorosos ruegos de su madre y abuelo, reclamó valientemente, en nombre de César, que la justicia cayera sobre los autores. Esto le granjeó numerosos partidarios, especialmente cuando se abrió el testamento y se comprobó que César, en lugar de a Marco Antonio, lo nombraba a él heredero. El Senado, en consecuencia, le otorgó todo su apoyo.

El problema era que quien realmente tenía el control militar, es decir, la sartén por el mango, era Marco Antonio, desairado por el testamento de César. Ambos se entrevistaron, pero no se pusieron de acuerdo, y cada uno pasó a reclutar el mayor número de legiones posible. Volvían, pues, los tiempos de César en que romanos luchaban contra romanos. Las fuerzas de ambos se enfrentaron por primera vez en 43 a. C. en Módena, donde vencieron los leales a Octavio, pero a costa de dos lugartenientes, Pansa e Hircio. Como el Senado se mostraba receloso de nombrarle cónsul, Octavio acampó con sus huestes en la colina del Quirinal y así logró el nombramiento. Marchó entonces contra Marco Antonio, quien, con Polio, Planco y Lépido, le esperaba en Bolonia para hacerle trizas. Sin embargo, en lugar de ello, Marco Antonio y Octavio intentaron un nuevo acuerdo: el triunvirato. Octavio se quedaba con Italia, África y la siempre disputada Sicilia; Lépido con Hispania; y Marco Antonio, la Galia. Pero lo más notable de esta reunión es que se decidió emprender la guerra, unidos, contra los dos monarcas de Oriente, Casio y Bruto, gobernadores, respectivamente, de Siria y Macedonia. Los asesinos de César pendientes aún de pagar por su crimen.

Ni un bando (Marco Antonio, Octavio y Lépido) ni el otro (Casio y Bruto) contaban con fondos para emprender campaña semejante. Se escribió entonces una de las páginas más vergonzosas de Roma al decretarse la proscripción de trescientos senadores y dos mil ciudadanos, a los que se declaró «conspiradores» del asesinato de César, por lo cual sus riquezas y propiedades se expropiaron y ellos fueron ejecutados o *invitados* a suicidarse. Muchos lo fueron sólo por el saldo de su cuenta corriente. En esta tremenda y salvaje purga cayó el más señalado republicano, Cicerón, que trató de huir por mar traicionándole su propensión al mareo. Viejo romano, pues, hasta la médula, Marco Antonio tenía con él cuentas pendientes que no le perdonó. Por su parte, Bruto y Casio tuvieron un proceder similar. Podían contar con una buena flota puesta a su disposición por Sexto Pompeyo, hijo del famoso Pompeyo rival de César, que, víctima de la proscripción, se pasó al enemigo. Otro de sus marinos, Stacio Marco, saqueó la isla de Rodas. Asimismo se extorsionó a la ciudad de Tarso para que pagara un rescate y saquearon Capadocia, a cuyo rey, Ariobarzanes, ejecutaron. Palestina, Tracia y Licia fueron víctimas de este latrocinio criminal, tras el cual ambos canallas se reunieron en Sardes. De esta forma, sólo cabe decir que la guerra civil filipense, presumible venganza por el magnicidio de César para unos o heroica defensa de la república para otros, se

transformó en realidad en un sórdido duelo entre ladrones y criminales ambiciosos carentes de escrúpulo alguno.

Los asesinos de Julio César habían logrado reunir para la causa republicana un formidable ejército de casi cien mil hombres: diecinueve legiones, trece mil efectivos de caballería y cuatro mil arqueros. Además, contaban con las flotas de Sexto Pompeyo, Murco y Domicio Enobarbo, que señoreaban el Jónico y el Egeo. Sus perspectivas, pues, estaban lejos de ser desesperadas. Por su parte, Marco Antonio y Octavio pudieron reclutar veintiocho legiones, pero no todas conseguirían partir desde el puerto italiano de Brundisium (Bríndisi) –en la espuela de la bota italiana– hacia Asia atravesando Grecia y Macedonia por la Vía Egnatia. Las respectivas flotas de Sexto Pompeyo y Murco, a las órdenes de Casio, trataron de impedirlo por todos los medios, y en buena medida lo consiguieron. Los sesenta trirremes de Murco finalmente tuvieron que dejar el paso expedito a Marco Antonio cuando Octavio envió sus quinquerremes desde Rhegium (Reggio Calabria), en la punta misma de la bota.

Una vez cruzado el Adriático, Marco Antonio mandaba sus vanguardias sin tardanza hacia el este, a través de Macedonia y Tracia, para que bloquearan el paso de Corpilos e impidieran a Bruto y Casio el acceso a Grecia. Así pues, estos decidieron sentar sus reales en Filipos, a levante de la famosa península calcídica con forma de tenedor, teniendo como puerto para recibir abastecimientos Neápolis (actual Kavala), no lejos de la isla de Tasos, que fue transformada en seguro depósito de abastecimientos y que se halla al norte del conocido Monte Athos, señalado en la Primera Guerra Médica. Fundada por el padre de Alejandro, Filipo de Macedonia, la población de Filipos (actual Dráma, en la Tracia occidental) está al pie del monte Dioniso, con una amplia zona pantanosa por el sur. La cruza la Vía Egnatia, a cuyos respectivos lados edificaron Bruto y Casio sólidos campamentos con las típicas eficacia y sobriedad romanas.

Bajorrelieve del puerto de Ostia en el que se ve el faro y un buque mercante, con su tripulación, entrando frente a la imagen de Neptuno. La marina mercante alcanzó en tiempos de los romanos gran desarrollo y embarcaciones de todos los confines convergían sobre este puerto próximo a Roma.

Marco Antonio y Octavio desembarcaron el grueso de sus tropas en Dyrraquium (Durazzo, el puerto de Tirana, capital de Albania); lograron pasar una veintena de legiones, las mismas que sus enemigos. Como Octavio se encontraba enfermo, según era habitual, el veterano soldado de César tomó la delantera para llegar a Filipos y levantar su campamento frente al de sus enemigos, sobre la misma Vía Egnatia. Por su parte, Octavio llegó a remolque muchos días después. Como los republicanos (Bruto y Casio) dominaban la mar, el ejército cesarista dependía para sus suministros del terreno, completamente insuficiente. Casio y Bruto, por el contrario, disponían de abundantes suministros por mar y desde sus tierras gobernadas, por lo que determinaron esperar y defenderse de los ataques enemigos. Forzado así por las circunstancias, Marco Antonio, como en sus mejores días, tomó la iniciativa y protagonizó el esperado ataque.

La Primera Batalla de Filipos, librada el mismo día (12 de septiembre del 42 a. C.) de un combate naval en el estrecho de Otranto, resultó un extraño movimiento envolvente en sentido antihorario. Marco Antonio, no sin riesgo, quiso abordar la

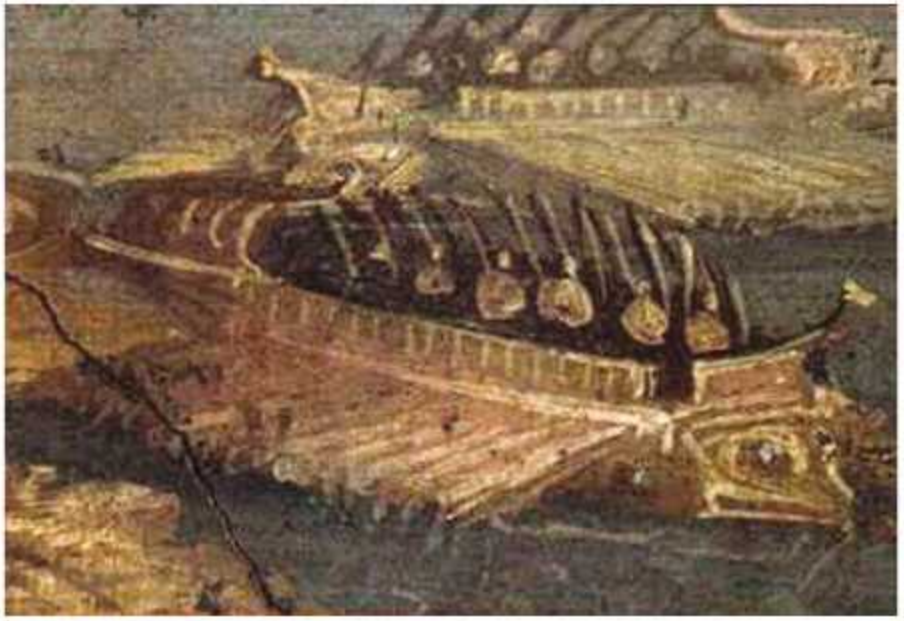
izquierda enemiga –el campamento de Casio– abriéndose camino por los pantanos para atacar desde allí las grandes empalizadas. El dificilísimo ataque se produjo, y el ruido, o la simple ansiedad tras un período prolongado de estar inactivos, alarmó al contiguo campamento de Bruto, cuyos soldados, sin recibir orden alguna, tomaron las armas y se lanzaron sobre el campamento cesarista, en el que Octavio convalecía pacíficamente de su pertinaz gripe. Así sucedió que mientras Marco Antonio y los suyos, comportándose como un auténtico buldócer, iban vadeando fosos, saltando trincheras, eludiendo trampas y abatiendo empalizadas, Octavio, al otro lado, a punto estuvo de caer prisionero de los republicanos. Como dejó escrito Apiano, «la victoria fue completa por ambas partes». Casio, al ver su campamento invadido por Marco Antonio, se creyó perdido y se suicidó con ayuda de un ordenanza; por su parte Bruto, al fin, logró hacerse cargo, y aprovechando la retirada enemiga al ver descomponerse las filas de Octavio, pudo recomponer las propias.

Entre tanto, en la mar, muy lejos de allí, el convoy que Domicio Calvino conducía a Durazzo con dos legiones a bordo fue sorprendido por los trirremes de Murco y Enobarbo. Casio, en efecto, había enviado su flota contra los transportes de tropas enemigos desde Bríndisi, orden que surtiría efecto de forma póstuma. Una lluvia de flechas incendiarias cayó sobre los inermes transportes, seguida del demoledor ataque, al espolón, de ciento treinta trirremes y quinquerremes republicanos. La derrota de los cesaristas fue total y privó completamente de refuerzos a Marco Antonio y Octavio, que tras la extraña batalla librada afrontaban un invierno sin refuerzos ni suministros. De nuevo, pues, se veían obligados a atacar y a hacerlo rápido so pena de morirse de hambre. La Segunda Batalla de Filipos se libró así el 16 de noviembre del mismo año, apenas dos meses después de la anterior.

Marco Antonio sorprendió esta vez con un despliegue casi suicida, dieciséis de sus veinte legiones, por la izquierda pantanosa a la búsqueda de la Vía Egnatia, con lo que habría aislado el campamento de Bruto. Le puso a este en bandeja lanzarse sobre su campamento y empujarlo a los pantanos, con lo que el final de Marco Antonio se habría contado como la típica escena de película de Tarzán, hundido en las arenas movedizas. Pero Bruto, sin el imperioso Casio y mostrando su verdadero carácter, se atuvo a su primitiva estrategia de esperar a ver; no confiaba realmente en la combatividad y moral de sus soldados, mucho menos diestros que los veteranos de César. Finalmente, empujado por sus propios hombres, Bruto, muy a su pesar, atacó y el combate terminó por degenerar en un tremendo cuerpo a cuerpo en el que perecieron miles de soldados romanos. Los cesaristas ganaron el pulso y pusieron en desbandada a sus enemigos mientras Marco Antonio conquistaba el campamento republicano.

Todo estaba perdido para la causa de la república y los asesinos de César fueron perseguidos con caballería y aniquilados o hechos prisioneros, de los cuales cayeron catorce mil. Bruto huyó a los montes, pero, finalmente acorralado, se suicidó igual que Casio. La desaparición de estos dos rivales, los gobernadores de Oriente, obligaba a una nueva redistribución del imperio, lo que Marco Antonio y Octavio llevaron a cabo, reparto por el que el primero se quedó con el inmenso botín conquistado. Realmente, hay que reconocer que se lo había ganado a pulso en Filipos. Octavio reinaría sobre todo el imperio occidental, Roma incluida. El acuerdo quedó sellado con la boda de Marco Antonio con Octavia, hermana de Octavio, mujer honesta y sensata, pero a punto estuvo de irse al traste porque Fulvia, antigua mujer de Marco Antonio, alborotó a su excuñado Lucio, hermano de Antonio, para que iniciara una rebelión contra Octavio. Este tuvo que reducirlo y hacerlo prisionero, lo que llevó a Marco Antonio a desembarcar en Bríndisi y afrontar la batalla contra las fuerzas octavianas, lo que sólo evitaron las propias tropas al negarse a combatir.

Serenas al fin las aguas –aunque no por mucho tiempo–, cada monarca afrontó sus propias dificultades. En el sector occidental de Octavio, una rebelión sucedía a otra. Tras la batalla de Filipos, Sexto Pompeyo, el almirante hijo del gran Pompeyo, rival de César, había quedado libre con su flota basada en Sicilia. Se dedicaba ahora a la piratería, atacando el tráfico de mercantes de trigo de Sicilia a Roma. Marco Antonio no dudó en apoyarle cuando anduvo a la greña con Octavio, lo que insufló nuevas energías al marino. Octavio se vio en la necesidad de afrontar este problema definitivamente y acabar con este resto de la ya remota guerra civil. Dispuso para ello de ciento veinte de las nuevas naves que había capturado Marco Antonio y él mejoró: unos quinquerremes aligerados y con su capacidad de maniobra optimizada mediante un nuevo ingenio llamado *arpax* o *arpago*, desarrollo del *corvus* que permitía suprimir la aparatosidad y el peso de este en los extremos del buque. El *arpax* era, realmente, un arpeo (arpón) que permitía aferrar y atraer contra el costado la nave enemiga para acto seguido abordarla. Se perdía el uso como pasarela del *corvus*, pero los buques romanos ganaban en agilidad, de forma que el combate naval lo decidía la pericia y hábil manejo de cada buque, no sólo su capacidad de abordaje.



Fresco de un buque romano desprovisto de aparejo en situación de combate, como se hizo en las batallas de las islas Egadi y Actium, ambas victorias romanas. Los almirantes romanos retomaron tácticas griegas y perfeccionaron las propias para llegar a imponerse a sus enemigos incontestablemente en la mar.

Esta notable evolución del combate naval a lo Nelson condujo a una nueva batalla, librada curiosamente y de forma exacta en el mismo paraje en que se disputó la batalla de Milas que ganó Caio Duilio: la segunda batalla de Milas, que tuvo lugar el 3 de septiembre del año 36 a. C., es decir, dos siglos y veinticuatro años después de su homónima, lo que nos habla del conservadurismo y lentitud en la evolución del arte de la guerra naval en tiempo de los romanos. En la clásica línea de recelo por las aguas que había costado la vida a Cicerón, los marinos y soldados del imperio tardaron doscientos veinticuatro años en darse cuenta de que había que aligerar sus mastodónticos buques y hacerlos más ágiles para triunfar en el combate; suerte que sus enemigos tampoco avanzaron mucho en la materia en el mismo período.

Para esta campaña, Octavio pudo contar con el que sería su mejor lugarteniente e incomparable táctico naval, el almirante Marco Vipsanio Agripa. Este tenía a la sazón alrededor de los treinta años y era un militar intachable, de gran inteligencia y lealtad a toda prueba. Octavio, por su propia inferioridad, tendía a elegir bien a sus subalternos y en este caso fue certero. Sin embargo, como la manzana podrida corrompe la sana en el mismo cesto, Octavio, con su debilidad y crueldad acentuándose (le gustaba contemplar las ejecuciones que ordenaba y en ocasiones participaba en ellas, según Suetonio), acabó por arruinar la vida del buen Agripa. Años después de la batalla de Actium, le obligó a repudiar a su mujer e hijos para casarse con su propia hija, Julia, con la que tuvo seis vástagos: Cayo, Lucio, Julia, Emilio, Agripa y Agripina. Buscando el germen perverso y depravado al que el imperio acabó deslizándose, su origen está en Octavio, primer emperador, heredero de César; su propia esposa Livia Drusila, que no le dio descendencia; el sucesor de Octavio, Tiberio, hijo anterior de Livia; y el archifamoso, cinematográfico y patrón de todos los depravados psicópatas del mundo, Cayo Calígula, siguiente en ocupar el cargo, que no era otro que el nieto del almirante Marco Agripa e hijo de Agripina. Hasta ese punto contaminó la Roma degenerada, que encarnaron a la perfección Octavio y Livia, a la honrada y aún valerosa, cuyo mejor representante era, en aquella época, Marco Agripa.

Pero todo esto vendría mucho después, mientras un singular profeta, llamado Jesucristo, llegaba al mismo mundo para cambiarlo por completo de pies a cabeza. Sólo treinta y seis años antes de que este naciera, Octavio libraba la llamada guerra de Sicilia contra Sexto Pompeyo, una de las pocas campañas navales descritas por Suetonio en su libro *Los doce césares*. Parece ser que lo tomó con calma, remodelando sus barcos, entrenando las dotaciones –para completarlas reclutó veinte mil esclavos– y fundando nuevas bases logísticas, como Puerto Julio, próximo a Baias. Con toda la flota lista, y el crónico temor romano a aventurarse por las aguas circulando por sus venas, Octavio inició el traslado del ejército a Sicilia. Pero uno de los convoyes, que dirigía personalmente, después de un temporal resultó sorprendido por dos lugartenientes de Sexto Pompeyo, los corsarios Democnares y Apollofano, que lo desmantelaron por completo. Octavio tuvo que escapar a bordo de su nave no sin dificultades. Finalmente, mientras Lépido se encargaba del bloqueo de la Sicilia occidental, Marco Agripa logró atrapar con su modernizada y bien entrenada flota a Sexto Pompeyo cerca del promontorio Naulochus, es decir, en el saliente de Milas, derrotándolo gracias al intensivo uso del *arpax* o arpón, en lugar del *corvus*. Octavio lograba así apoderarse de Sicilia. Pero en otro plano no menos importante podía enorgullecerse de su eficiente flota, con nuevas y experimentadas *machinas* de guerra, en cuyo empleo obtuvo su diplomatura el que llegaría a ser mejor baza para el futuro enfrentamiento en Actium: Marco Agripa. Conocemos por anticipado el triste premio que le esperaba: un nieto emperador chalado y una Roma deshecha.

Pero ¿qué había sido de Cleopatra tras su fuga de Roma? Inicialmente, tras separarse de Octavio en la forma que conocemos, la suerte de Antonio fue bien diferente a la de su colega. Cómodamente instalado en Tarso, en el Asia Menor, decidió tomar el mando en sus dominios convocando a todos sus soberanos y gobernadores. Sin duda reservó un momento especial para la reina de Egipto, a la que muchos tenían por esposa real de Julio César y representaba, por tanto, un valiosísimo premio para un soldado vulgar y sediento de botín como él. En vez de salir repentinamente de una alfombra, Cleopatra se presentó esta vez ante el romano llegando en una nave de «velas rojas, espolón dorado y quilla laminada en plata», según Montanelli. Nos preguntamos cómo podría verse la última. La tripulación estaba formada por sus doncellas, ataviadas de ninfas que abanicaban a la reina, vestida de Venus bajo un dosel de lamé. Marco Antonio, erigido en fastuoso monarca oriental, la esperaba en un trono elevado en medio del Foro, pero se quedó plantado, pues fue ella la que lo invitó a comer a bordo. Hecho un tigre, el triunviro acudió al buque real egipcio para quedar convertido en gatito a las pocas horas. Se había enamorado como un adolescente y terminó por regalar a la reina de Egipto Chipre, Fenicia y Palestina. Cleopatra, evidentemente, supo jugar sus cartas. Dándose cuenta de que ambos quedaban embarcados en una guerra contra el poder omnímodo de Roma, razonaría que no había mejor defensa para ella que una astilla de la propia madera: Antonio.

En Roma, Octavio, ya liberado de enojosas campañas y restablecido su prestigio como eminencia del nuevo régimen, también pensaba en la feliz pareja y en cómo aguarles la fiesta. Marco Antonio terminaría por ofenderle definitivamente en 37 a. C., cuando repudió a su hermana Octavia para casarse con Cleopatra, con la que tuvo varios hijos, y se autoproclamó monarca de Oriente. En realidad, el veterano soldado de César no hacía sino meter una pata detrás de otra. Tras entregarse a Cleopatra incondicionalmente, emprendió la conquista de Partia, perdiendo la mitad de su ejército y vistiendo de gran victoria lo que no fue sino una retirada honrosa. El fiasco dejaba claro que, fascinado por la egipcia, perdía facultades a pasos agigantados. Octavio creyó llegado el momento oportuno para emprender una furibunda campaña publicitaria contra Cleopatra, a la que se acusó de todo pecado bajo el Sol; la estrategia del asunto, explicada en *petit comité*, era reconquistar Egipto para que su trigo volviera a llegar a Roma. Pero a un individuo de la calaña de Octavio no se le había podido escapar que la única caja que no se había desvalijado en las guerras filipenses era el tesoro real egipcio, botín que atraía su olfato de saqueador como el cadáver atrae a los buitres.

Imagen en papiro de Cleopatra, la inquietante e intrigante reina egipcia que, subordinando todo a la razón de Estado y a su reino de Egipto, no dudó en utilizar todos los instrumentos a su alcance, seduciendo a César y luego a Marco Antonio, mas nunca pudo recuperarse del abatimiento y desprestigio cosechado en Actium.

La vileza con la que el emperador romano coronó su campaña fue hurtar el testamento de Marco Antonio, custodiado por las vestales, para leerlo en público en el Senado. Toda Roma supo entonces que el exlugarteniente de César nombraba a Cleopatra y sus hijos herederos, entregando a Egipto todo poder del imperio que pudiera ostentar. Furiosos, en 33 a. C. los romanos declararon la guerra total a Egipto y su reina, se conjuraron solemnemente con Octavio contra la amenaza de Oriente y, aunque no se atrevieron a declarar a Marco Antonio enemigo de Roma, fueron desposeyéndolo de todos sus cargos y magistraturas en el Senado. El mensaje para los monarcas de Oriente estaba claro: Roma y Egipto –o, lo que es lo

mismo, Octavio *versus* Marco Antonio y Cleopatra– ya no cabían juntos en el mundo conocido, por lo que tendrían que afrontar un duelo a muerte que decidiera quién reinaría sobre quién.

Cleopatra supo movilizar para esta guerra decisiva todos los recursos de Oriente. Marco Antonio y ella establecieron su base en Éfeso, ante las islas del Dodecaneso, y luego en la isla de Samos, donde fueron capaces de reunir veinte legiones (80.000 hombres), además de una impresionante flota de casi quinientos barcos, con ciento treinta mil hombres a bordo, organizados en ocho escuadras y a cuyo frente se puso el impresionante buque insignia de la reina de Egipto, la nave *Antonia*. Los mandos navales de Marco Antonio apostaron por buques grandes, poderosos y de gran desplazamiento, como se hizo en tiempos de Caio Duilio. Según Fuller, llegaron a tener hasta diez órdenes de remos, y eran muy altos de bordas, sobre los tres metros. Se reforzaron sus costados con tracas metálicas y de madera suplementarias, mientras que en cubierta se emplazaron alcázares y castilletes desde los que hostilizar las embarcaciones enemigas con honderos, flechas, proyectiles incendiarios y piedras; auténticos acorazados movidos a remo mucho antes de la aparición del blindado en el siglo XIX.

Así pues, desde el punto de vista naval, Octavio y Agripa apostaron por la agilidad de los buques bien proporcionados, *machinas* de guerra como el *arpax* y el intensivo adiestramiento de las dotaciones, mientras Marco Antonio y Cleopatra prefirieron la potencia de los navíos de alto bordo, inasequibles por su altura y defensa, para arrollar al enemigo. Con el fantasma del pirata Polícrates rondándoles la cabeza, los cónyuges y todo su estado mayor tuvieron que decidir, en su cuartel general de la isla de Samos, la estrategia con la que iban a defender su imperio, cuestión que ha sido origen de debate durante siglos. La reina de Egipto se había hecho con la voluntad de uno de los mejores generales del enemigo, ganándose su adhesión y lealtad absoluta gracias al ¿amor? Esta es la cuestión que posteriormente ha intrigado a literatos e historiadores por docenas, encabezados por el inefable William Shakespeare, que les dedicó la tragedia *Marco Antonio y Cleopatra*. «Todo por amor» se suele llamar a este episodio que, contemplado objetivamente y dado lo que estaba en juego (la suerte de dos imperios y el cetro del mundo conocido), se antoja demasiado simplista bajo un único prisma romántico.

El problema que se le planteaba a Marco Antonio era de imposible resolución; literalmente, recuerda al del barquero bisoño que, con un pie en cada barca, cuando se separan acaba dando con sus huesos en el agua. Todos sus amigos y leales que le defendían en Roma le pedían, casi a gritos en sus misivas, que al no haber sido declarado –aún– enemigo público de Roma, se deshiciera de Cleopatra y volviera a la urbe para destronar a Octavio. Pero Marco Antonio no podía abandonar a la reina de Egipto; ella no sólo era su esposa y la madre de sus hijos, sino también su consorte real, la que financiaba toda la campaña y la dueña del tesoro de Egipto, que custodiaban con su vida los eunucos en la bodega del *Antonia*. Cleopatra lo era todo para él, y sin ella el romano no era nada, puesto que no habría podido pagar ejército alguno.

Con hábil instinto arácnido, la reina había sabido envolver al soldadote de César en una maraña de la que ya no era capaz de escapar. Pero, en un aspecto desconcertante, Cleopatra pareció no darse cuenta de que al paralizarlo por completo labraba en el fondo su propia ruina. En efecto, junto a ella, Marco Antonio no podía de forma alguna intentar la invasión de Italia, puesto que todo el pueblo romano se habría levantado en contra de los soberanos de Egipto. Y sin ella y su patrocinio la invasión era imposible. ¿Qué hacer? Tras mucho darle vueltas, Antonio y Cleopatra decidieron marchar a las fronteras occidentales de su imperio, la costa oeste de Grecia, para llevar allí a cabo la defensa afrontando a Octavio.

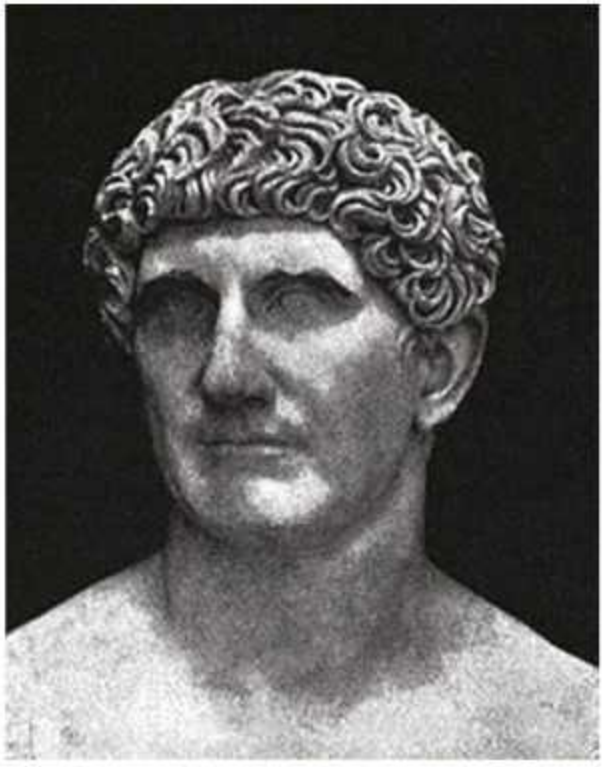
Resultó un error estratégico de primera magnitud. Al avanzar todas sus fichas al límite del tablero, daban ocasión al enemigo de golpearles en el bajo vientre –el Peloponeso– y aislarles de sus bases orientales cortándoles las comunicaciones, lo que sería catastrófico para su causa. De esta forma, la batalla naval de Actium sólo resultaría el acto final, la consumación de un fiasco absoluto en una campaña que se había perdido mucho antes por la falta de visión de sus ejecutantes. Es comprensible que Cleopatra tratara de alejar lo más posible de Egipto la guerra, acercándola al máximo a las costas de Roma que tanto odiaba. Pero hacerlo sin tener en cuenta normas básicas del arte militar, como el mantenimiento de las comunicaciones y la evitación del copo (impedir que te acorralen), no tiene excusa en Marco Antonio, que debió oponerse, como experto general, a semejante desatino.

En mayo del año 32 a. C. la inmensa flota, que escoltaba trescientos mercantes, se puso en marcha y cruzó el mar Egeo hasta Atenas. ¿Por qué no quedarse allí mientras se mandaba una parte de la flota a bloquear el estrecho de Otranto, tal como hizo la flota republicana en la guerra filipense, ocupando también el golfo de Corinto? De esta manera, y ya que no había otra que ceder la iniciativa al enemigo, se hostilizaba su despliegue por mar y se disponía de un amplio margen de defensa en profundidad para acudir con el ejército a cortar las comunicaciones o los suministros enemigos según aquel se desplegara. La campaña naval, evidentemente, habría prevalecido sobre la terrestre, convirtiendo el Peloponeso y Etolia

en un tablero de juego donde se habría decidido la suerte del imperio.

En vez de ello, Marco Antonio, sin cubrir la Vía Egnatia (por la que podían haberle sorprendido), cruzó el istmo de Corinto por Megara, avanzó por la ribera sur del golfo de Corinto y sentó sus reales en Patrás, mientras la multitudinaria flota, inexplicablemente, en vez de cubrir el golfo de Corinto proseguía hacia el norte del Epiro, llegando al golfo de Artá, lugar llamado para la historia donde habría de disputarse otra importantísima batalla naval muchos siglos después (Preveza). El golfo de Artá o de Ambracia es una vejiga marina al sur de la actual Albania, a la que se accede por un sinuoso paso de menos de media milla de ancho, en el que actualmente se encuentra, con todo merecimiento, un puerto deportivo: Marina Cleopatra. Un túnel cruza el estrecho para acceder a la ribera sur, junto al promontorio de Aktion o Actium, no lejos del cual, en la llanura, está el aeropuerto.

De cara al tiempo meteorológico –factor decisivo en tiempos antes de Cristo– este lugar constituye un refugio muy seguro, pero desde el punto de vista naval es una ratonera, donde un enemigo audaz puede bloquear al que se halle dentro, impidiéndole salir. Muy cercana, por el sur, se encuentra la isla de Levkas o Lefkáda (Santa Maura) casi unida a tierra por una lengua de arena sobre la que en nuestros días discurre un puente; obstáculo notable si tenemos que huir de la trampa del golfo con rumbo sur. Los vientos prevalecientes son del norte, pero, durante el verano (la batalla se libró a comienzos de septiembre), y como en cualquier otro sitio del Mediterráneo, la virazón térmica se establece del mar a tierra sobre el mediodía, es decir, procedente del oeste, rolando al noroeste la brisa vespertina. Así pues, si alguien pretende salir o escapar a vela de Actium, forzosamente ha de hacerlo con rumbo sur. Nada más establecerse las bases, quedó abierta una línea de abastecimiento desde Egipto en la que los mercantes, recalando en el cabo Matapán o Taunarum, continuaban desde allí la ruta del cabotaje al cabo Akritas y, con rumbo al noroeste, hacia las islas Jónicas (Zakynthos, Cefalonia y Levkas, por este orden), desde las que podían internarse en el golfo de Corinto por Patrás, o bien seguir hasta el golfo de Artá y Actium, e incluso Corfú. Una línea de comunicación larga pero sencilla, y también vulnerable, como veremos inmediatamente.



Aunque valeroso y temerario en combates como Filipos o Actium, Marco Antonio, lugarteniente de César, difícilmente estuvo a la altura cuando hizo falta: no reclamó a los asesinos de Julio por su crimen y, una vez derrotado en Actium, no supo conducir al pueblo de Egipto ni al imperio de Oriente a una valerosa y eficaz defensa.

Mientras Marco Antonio y Cleopatra consumaban este polémico despliegue, Octavio Augusto y Agripa llevaron a cabo el suyo. La flota de un centenar largo de buques que se había enfrentado a Sexto Pompeyo cinco años atrás ya había crecido hasta alcanzar la impresionante cifra de trescientos setenta trirremes, quinquerremes y embarcaciones de todas las clases, casi todos dotados de catapultas y ballestería desde la que desplegar el *arpax*, y también con los costados reforzados con cintones de madera. Ochenta mil soldados y doce mil jinetes pasaron a Dyrraquium al mando personal de Octavio, iniciando inmediatamente el avance hacia el sur, al encuentro de las vanguardias de Marco Antonio. Mientras el formidable trasvase de tropas desde Brindisi y Tarento se llevaba a cabo sin dificultad alguna ni ser hostilizadas por sus enemigos, en el invierno del 32-31 a. C. Marco Agripa asestaba el que resultaría golpe decisivo al atacar la línea del tráfico mencionada, desde el cabo Matapán hasta Corfú. Con una pequeña escuadra de trirremes y

quinquerremes apareció en el cabo Akritas, al sur de Navarino, pequeño refugio entre las islas Sapienza y Skitza frente a Methone (actual Methoni), empleado como escala para los mercantes de trigo que hacían la larga ruta de setecientas millas hasta Egipto. Marco Agripa capturó varias de estas naves y, basando las suyas en Methone, cortó de cuajo el tráfico de aprovisionamientos del ejército de Marco Antonio y Cleopatra. Acto seguido, con otra fracción de flota, navegó hasta el canal de Zakynthos e, irrumpiendo en el golfo de Corinto –futuro escenario de la batalla de Lepanto–, desembarcó tropas en Patrás y se la arrebató a Antonio. No contento con ello, culminó su tarea penetrando profundamente en el golfo (completamente desguarnecido) para conquistar Corinto, con lo que Marco Antonio y Cleopatra quedaron, en su avance hacia Actium, sin vía de suministros desde Egipto y con el camino por el que habían venido cortado; aislados, así, en los confines de sus dominios, lo que auguraba el principio del fin.

El golpe de Agripa dejó tan anonadado a Antonio que, a partir de entonces, se convirtió en una especie de nulidad pensante al costado de Cleopatra, que parecía llevar la voz cantante en tan críticos momentos. El jefe del ejército oriental, Lucio Canidio Craso, propuso retirarse a Macedonia alcanzando la Vía Egnatia, pero ya era demasiado tarde porque Octavio había alcanzado la margen norte del estrecho de Artá y establecido su campamento en la bahía de Comarus, donde podía recibir apoyo de la flota. Marco Antonio no tuvo otra que edificar su campamento en la orilla opuesta, muy cerca o en los mismos terrenos que ocupa hoy el aeropuerto. Trató de luchar contra el cerco avanzando por las orillas del golfo de Artá y apoderándose del cauce de los ríos, pero las patrullas de caballería de Octavio se lo impidieron, y finalmente le confinaros con su flota, en la península y aguas circundantes del promontorio de Actium. Sólo había una escapatoria para tan comprometida situación, que Cleopatra defendió como si en ello le fuera la vida: la flota de enormes barcos acorazados, a bordo de los cuales podían navegar a Egipto con el tesoro y reunirse luego con sus siete legiones restantes de Oriente.

El dilema moral que se le creaba a Marco Antonio era que si escapaba, dejaría en la estacada a todo su ejército al mando de Canidio. Se trataba de leales veteranos que le habían acompañado soportándolo todo y que ahora, sin agua potable y con los suministros cortados, enfermaban de malaria y disentería, muriendo por millares en las sucias tiendas del campamento. Fue entonces, naufragando en este dilema, cuando ambos cónyuges, monarcas y amantes en graves apuros, concibieron el plan doble de Actium: se daría una oportunidad de victoria a la flota, pero si venían mal dadas, Marco Antonio y Cleopatra activarían el plan B y se darían a la fuga con el tesoro de Egipto sin escrúpulo alguno. Para no dejar tirado al ejército, casi la mitad de ellos –treinta mil legionarios- embarcarían en la flota para el combate, compartiendo la oportunidad de alcanzar una victoria, pero no la de escapar junto a Cleopatra. Canidio y los restantes quedaban en tierra con instrucciones de abrirse camino hacia Oriente. Pero dada la coyuntura, el mejor procedimiento para estos incondicionales, abandonados a su suerte, era desertar e incorporarse a las filas octavianas. Fue lo que hicieron.

Magnífica idealización de un gran quinquerreme romano con alto bordo, castilletes de proa y popa y cámaras de boga protegidas. La utilización de estos grandes buques por parte de Marco Antonio en la batalla de Actium tenía a este convencido de la victoria, y resultaron ciertamente inasequibles hasta que Agripa logró cercarlos e incendiarlos con materiales inflamables lanzados por medio de catapultas y saetías.

En realidad, y a la hora del análisis, los cronistas e historiadores suelen quedar desconcertados ante estos curiosos planes de Marco Antonio y Cleopatra. Desde antiguo se ha tachado a esta última de cobarde por huir, instigar el deshonor de su marido y buscarle la ruina. No es de extrañar esta versión, que arranca de las crónicas de la época, pues ya se sabe que el vencedor es quien suele contar la historia a su manera. Sin embargo, vista la situación terminal en que se encontraban, las valoraciones modernas son más indulgentes con la reina de Egipto. Hay incluso quien intuye tras todo el montaje de Actium un simple plan de escapada camuflado de batalla, extremo que, sin embargo, nadie se atreve a rubricar. Nosotros tampoco. Actium, visto con ecuanimidad, se bifurca singularmente en dos batallas, cada una con sus propios adversarios. Marco Antonio y Marco Agripa afrontaron el combate clásico, convencional, legiones contra legiones, escuadra contra escuadra de trirremes y quinquerremes, mientras que Octavio y Cleopatra entablaron un

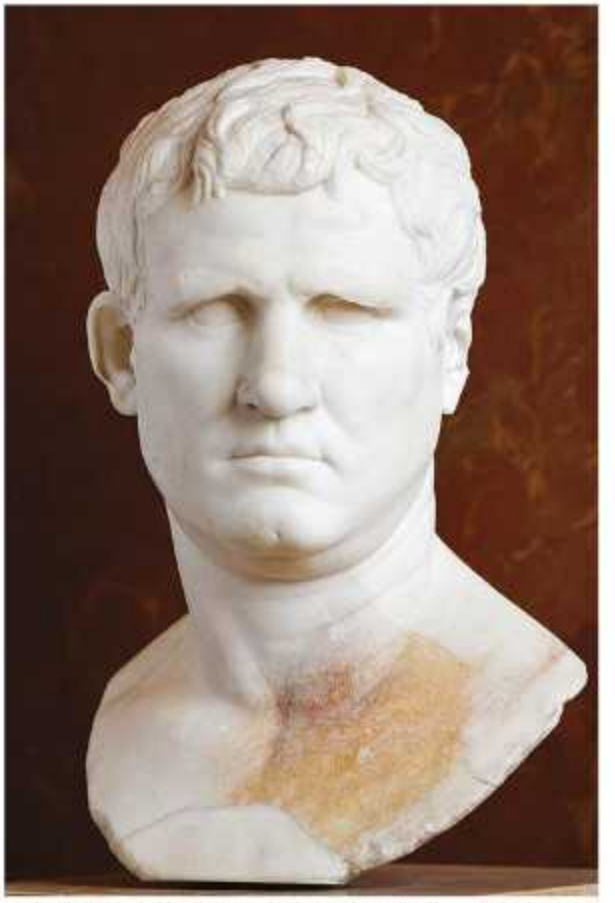
auténtico duelo en la cumbre para ver quién se hacía con el tesoro, es decir, si los romanos lograban capturarlo o la egipcia conseguía ponerlo a salvo. Desde este punto de vista, puede que un tanto peculiar, en Actium-1 vencieron indiscutiblemente los octavianos, pero en Actium-2 se debe reconocer la victoria absoluta de Cleopatra.

Dejando al margen las elucubraciones, una vez tomada la decisión, la flota de Antonio y Cleopatra se dispuso a ponerla en práctica. Las enfermedades que tanto afectaron al ejército habían, lógicamente, hecho estragos en la escuadra; hubo miles de muertos que se arrojaron por la borda, cubriendo las márgenes del golfo de Ambracia de cadáveres. A la hora de la verdad, los almirantes de Marco Antonio, Gelio Publícola, Gaio Sosio y M. Octavio sólo pudieron poner en orden de combate doscientos treinta barcos, los grandes buques *blindados*; el resto quedaron abandonados sobre la playa, donde se quemaron para que Octavio y Agripa no pudieran emplearlos. La menguada flota se organizó en cuatro diferentes divisiones; la izquierda, al sur, al mando de Sosio, un marino decidido que un día de niebla había realizado una salida intempestiva para sorprender y derrotar a los buques de bloqueo de Agripa en una escaramuza. El centro lo dirigiría M. Octavio, mientras que Publícola, con Marco Antonio en persona, comandaría el ala derecha, al norte. En retaguardia, protegida por el frente de flota, navegarían el medio centenar largo de barcos de Cleopatra, capitaneados por el *Antonia*.

Tan importante al menos como la formación resultó la táctica prevista para la escuadra: la flota navegaría a remo contra la virazón mañanera, pero conservaría a bordo, sobre las cubiertas, el aparejo y las velas, listos para usarse en caso de necesidad. Tal circunstancia era ortodoxa y en nada contravenía las normas de combate al uso, pero si los almirantes de Marco Antonio y Cleopatra no conocían el plan alternativo de fuga, les tuvo que poner en sospecha sobre él. En la arenga correspondiente, Marco Antonio disipó cualquier duda:

> Ved la eslora y manga de nuestros barcos, que son tales que incluso aunque el enemigo los igualase o superase en número, debido a las enormes ventajas que tenemos de nuestra parte no podrían dañarnos ni cargando con la proa ni atacando con los espolones por los costados, debido al espesor de nuestros cascos y porque la gran altura de nuestros barcos realmente los detendría, incluso aunque no hubiese nadie en cubierta para rechazar el ataque.

En otras palabras, de cara a la batalla naval, Antonio confiaba en las imponentes cualidades de sus buques para combatir de arriba abajo, predominando sobre el enemigo, y en la potencia de sus unidades. Privarlas de uno de sus medios más importantes de propulsión, las velas, habría carecido por completo de sentido.



Marco Vipsanio Agripa, competente almirante de Octavio Augusto, desarrolló pacientemente su armada con métodos como el *arpax* en sustitución del *corvus*. En Actium, no dudó en privar a sus buques de aparejos y velas para maniobrar ágilmente en torno a los grandes quinquerremes de Marco Antonio y Cleopatra.

Opinión muy diferente, por el contrario, sostuvo Agripa, su adversario, que afrontó el combate con una formación similar, por no decir idéntica, aunque con casi el doble de unidades. Distribuyó sus cuatrocientos barcos en tres escuadras, el ala izquierda a su propio mando, la derecha al de Octavio y el centro a cargo de Arruncio. Gracias a su superioridad numérica pudo embarcar más soldados que Antonio y Cleopatra, entre 40.000 y 45.000. Que los barcos fueran más pequeños,

estuvieran muy cargados de hombres para el abordaje y Agripa –en su campaña contra Sexto Pompeyo– hubiera aprendido que el correcto empleo del *arpax* precisaba de una abierta maniobrabilidad a remo tuvieron como consecuencia un hecho táctico diferencial: el almirante octaviano decidió prescindir de las velas y mástiles de combate de sus magníficos quinquerremes, a los que convirtió en arietes de abordaje repletos de soldados. No dudamos de la inteligencia de tan radical decisión, pero cabe criticar a Agripa en dos aspectos: si teniendo el viento favorable prescindes de las velas, revelas hasta cierto punto tu mentalidad escasamente marinera. En segundo lugar, si, como cabía prever, el enemigo trataba de huir, ningún buque de remo podría igualar la velocidad de otro navegando a vela, por lo que con toda seguridad este se escaparía.

El resultado de táctica de combate tan radical derivó en que mientras en Actium- Agripa logró la eficacia perseguida, en Actium-2 la falta de *alas* de sus barcos permitiría escapar, literalmente ante sus narices, al tesoro de Cleopatra. Octavio, previéndolo, debió oponerse a semejante decisión si quería el tesoro; o, al menos, exigir de Agripa que tuviera preparada una división provista de velas en reserva para cualquier eventualidad. Que no lo hiciera revela que, en efecto, era tan mal general en la mar como en tierra, dejando todo en manos de su admirado Marco Agripa. Sea como fuere, algún autor ha interpretado estas decisiones tácticas previas como que la flota de Agripa se parecía a un escuadrón de caballería con los pilotos y remeros de cada nave como elementos principales, mientras que la de Marco Antonio y Cleopatra podía asimilarse a un escuadrón de infantería pesada con los marinos como clave. En realidad, es un poco más complicado, puesto que la *caballería* tendría el viento a favor pero sólo un medio de propulsión: los remos. Sus enemigos, por el contrario, resultando *acorazados*, contaban con dos sistemas propulsivos y la preponderancia de la altura para rechazar a sus enemigos. Se trataba simplemente de un combate de buques de vela de propulsión mixta y alto bordo contra grandes barcazas a remo dispuestas al difícil abordaje. El mito del remo contra la vela, avivado sin clara conclusión, lo mismo que siglos después surgirían el de la vela contra el vapor y el de este y la máquina alternativa contra las turbinas de petróleo y gas posteriormente.

Marco Antonio, a pesar de su buena disposición marinera, no pudo escapar al espectro del ancestral recelo romano a la mar y la navegación; según Plutarco, cuando estaba listo para zarpar y se disponía a abordar su buque, un viejo legionario, canoso y cubierto de cicatrices, veterano de mil batallas, se le interpuso y le espetó: «Emperador, ¿por qué desconfías de estas heridas y esta espada y pones tus esperanzas en miserables pedazos de madera? Deja a los egipcios y fenicios que luchen en la mar, pero a nosotros danos tierra, en la que estamos acostumbrados a movernos y a vencer a nuestros enemigos o a morir». Antonio no respondió, silencio que se interpreta como el reconocimiento moral al dislate de toda la campaña. Pero ¿qué podía haber hecho a aquellas alturas? El reproche de su veterano, por mucha razón que llevara, era completamente extemporáneo, además de corroborar, de forma clara, lúcida, transparente y cristalina, la falta de vocación del común romano a la mar, de la que podía derivarse una peligrosa ineptitud para el imperio, cosa que tantos naufragios, muertes y marinos, como sabemos, había costado en la Primera Guerra Púnica.

Bajorrelieve de Medinaceli en el que se representan los grandes enjambres de trirremes dotados de castilletes y elegantes aplustros de popa atacando al enemigo. Como carecen de mástiles y velas, hemos de deducir que representan a la flota de Marco Agripa y Octavio Augusto.

En cualquier caso, Antonio no pudo llevar su flota fuera del puerto. El 29 de agosto de 31 a. C. se desencadenó un temporal del noroeste que levantó grandes olas, lo que obligó a ambas escuadras a refugiarse. Duró cuatro días y dejó las aguas del Jónico con ese característico color verde botella, crispado y revuelto, turbio de arenas y sedimentos, del litoral mediterráneo tras un temporal. El 2 de septiembre, con la clara amanecida, ambas escuadras se dispusieron a salir de sus refugios para la esperada batalla. Octavio montó en una pequeña liburna –ágil pentecóntera característica de los piratas liburnios del Adriático, antecedentes de los venecianos– y arengó a sus hombres con una jaculatoria digna de él, apostrofando a sus enemigos como vulgar programa rosa de una televisión privada, sin apelar a ningún elevado concepto ni ideal del que él mismo fuera símbolo. Luego abordó su quinquerreme y la flota levó anclas, rumbo a la boca del estrecho de Ambracia por el que ya salían, uno a uno y en fila, los buques de alto bordo de

Marco Antonio y Cleopatra. La operación debió ser compleja y ocupar varias horas de la mañana, pero al fin quedaron formadas las siete escuadras en disputa, cada bando con milla y media (poco menos de tres kilómetros) de largo. Los buques de Marco Antonio, conscientes de su tamaño, se detuvieron como a una milla de sus enemigos, cubriendo la bocana del golfo y esperando atraer sobre ellos a los octavianos, pero, para su sorpresa, Agripa y Octavio hicieron lo mismo, permaneciendo todos a la expectativa, listos para que una acción enemiga provocara el combate.

Ya fuera por su pasividad o por la diligencia de los buques de Octavio y Agripa en ocupar sus puestos, la flota de Marco Antonio y Cleopatra se hallaba en situación de apertura desfavorable; la división de Gaio Sosio, atrapada entre el ala derecha de Octavio y la isla de Levkas o Lefkáda, prácticamente no tenía escapatoria, mientras que el centro estaba muy comprometido y casi no se podía mover. El único que tenía cierta posibilidad de elección –hacia delante o hacia el norte– era el propio Marco Antonio con los barcos de Gelio Publícola, frente a los que se encontraba la división de Agripa. Así pues, si deseaba mantener suficiente libertad de movimientos como para hacer posible una fuga, Antonio no tenía otro remedio que tirar de la formación enemiga y mantenerla ocupada para que se abrieran huecos. Esperó, no obstante, a que llegara el viento, conservando así ventaja para sus barcos si tenían que navegar a vela.

La batalla debió dar comienzo sobre el mediodía aproximadamente. Marco Antonio dio la señal y en las cámaras de boga los remeros se aplicaron con todo su vigor al esfuerzo, tensando sus músculos, mientras, actuando sobre las espadillas, los timoneles obligaban a aquellos enormes buques de alto bordo a virar a estribor. Agripa respondió del mismo modo para evitar ver envuelto su flanco, lanzando su enjambre de modernos quinquerremes, clásicos trirremes y liburnas en pos de las siete u ocho decenas de *acorazados* de Marco Antonio; el romano había ordenado a sus barcos, pequeños pero más numerosos, formar en dos líneas para poder envolver y coger de flanco las naves enemigas. Esto sirvió con la inevitable embestida de los buques de Gaio Sosio y el centro de Marco Antonio sobre las divisiones de Arruncio y Octavio; pero, en el norte, envolver los grandes barcos de Publícola, lanzados a plena boga, no iba a ser tan fácil. Tal como sucedió a los cristianos del ala sur en Lepanto, Agripa tuvo que elegir entre disponer de los buques suficientes para el ataque o mantener una formación cerrada sobre el frente enemigo. Dadas las casi nulas posibilidades de comunicaciones de la época, probablemente sus capitanes y tripulaciones decidieron por él, navegando en grupos tras los buques de Publícola y Antonio, lo que fue dejando un hueco, aparentemente imperceptible al principio, pero creciendo a ojos vistas, entre los de Agripa y el centro de Arruncio.

Reduciéndose prodigiosamente las distancias, muy pronto los barcos estuvieron tan cerca como para empezar a disparar catapultas y saetería desde los altos castilletes, sufriendo los pequeños buques octavianos un auténtico bombardeo. Enormes proyectiles aterrorizaron a los barcos de Agripa, alguno de los cuales fue blanco y desapareció fulminantemente hecho trizas. Pero la puntería de las grandes *machinas* era muy escasa y muchos ágiles trirremes y liburnas pudieron llegar al costado de los *acorazados* de Marco Antonio. Entonces, sencillamente, el infierno se desataba sobre ellos desde las alturas, rociados no sólo de flechas, lanzas y piedras lanzadas con honda, sino también con antorchas e ingenios incendiarios que sembraban el pánico por doquier. Algunos quinquerremes, en grupos de dos o tres, lograron evitar este sangriento diluvio y embestir al espolón a un gran buque enemigo, causándole grandes averías y enviándolo a pique a pesar de su blindaje; son las escenas reproducidas de forma increíblemente realista en la versión clásica de la película *Ben Hur*. Otros quinquerremes, lanzándose a remo a todo riesgo contra algún poderoso buque antoniano, optaron por otro tipo de ataque rompiendo los remos de sus oponentes en vez de embestirles de flanco para inmovilizarles y poder así entrar al abordaje con los *arpax*; el propio Marco Antonio fue objeto de un ataque de esta clase, quedando prendido entre varios enemigos y protagonizando un violentísimo combate cuerpo a cuerpo. Por último, hubo muchos buques de Agripa que, rechazados desde los altos bordos, optaron por mantenerse a buen recaudo, agrupándose para envolver a un nuevo enemigo.

El resultado de esta primera y brutal acometida fue salvaje; una decena de barcos de Marco Antonio fueron hundidos o capturados, pero también debió hundirse al menos un número aproximadamente igual de octavianos, circunstancia escamoteada por la historia. En el norte, donde se combatía más duramente, gracias a la maniobra de avante y a mantener muchos *acorazados* iniciativa y movimiento, el combate estaba lejos de estar decidido, imponiéndose, en muchos casos, los buques de Marco Antonio y Cleopatra, que rechazaban a sus enemigos gracias a la defensa desde las alturas. En el centro y sur, por el contrario, la maniobra envolvente de Agripa parecía decantar de su lado el combate, con sus adversarios cogidos entre sus dos líneas y sin posibilidad de escapar. Pero los legionarios, encastillados en los altos buques, combatían con dureza y ferocidad, imposibilitando los abordajes. Sería entre las dos y las tres de la tarde, con todo indeciso y pendiente

de un hilo, cuando tuvo lugar el suceso que cambió la batalla, llevando la polémica sobre Actium hasta el fin de los siglos.

Llegamos, en efecto, al momento cumbre de esta batalla naval, que decidiría el combate y con el que también pondremos fin a este trabajo tras el estudio correspondiente. Nos referimos a la célebre *huida* de Cleopatra cuando Marco Antonio se encontraba inmerso en lo más duro de la batalla, es decir, en momento crítico que muchos juzgan inoportuno. En efecto, habiendo la virazón mañanera rolado a viento del noroeste, la retaguardia de Cleopatra, encabezada por la *Antonia* y compuesta por más de medio centenar de barcos, izó sus grandes velas y, diestramente llevada por sus comandantes egipcios y fenicios, arrumbó al hueco que se había formado entre el ala izquierda de Agripa y el centro octaviano. Lejos de incorporarse a la lucha en refuerzo de los combatientes, eludieron los trirremes y quinquerremes enemigos que les salieron al paso para, alcanzada la retaguardia enemiga, virar al sur y, con toda la mar libre ante sus proas, escapar hacia el cabo Matapán y Egipto. Cleopatra ponía así a salvo el inmenso tesoro de Egipto, botín en juego, pero ¿a qué precio?

Las versiones, según los diferentes autores, recorren toda la gama, desde los que reprochan a Cleopatra, presa del pánico, escapar de la batalla dejando en la estacada a su marido, hasta los que conjeturan que Marco Antonio hizo una señal a Cleopatra, algo así como «este es el momento», ordenándole que levantara el vuelo. Para estudiar la cuestión hemos comparado la tesis de seis diferentes autores: Plutarco, Dión, el escritor británico Colin Thubron, Asimov, el historiador británico William Woodthorpe Tarn y Fuller. Mientras los cuatro primeros ofrecen diferentes versiones dejando en muy mal lugar a Cleopatra, los últimos se decantan claramente por el plan acordado para poner a salvo el tesoro que salió a la perfección. Es una pena que otros cronistas como Suetonio –por su proximidad a los hechos– o el propio Montanelli (por sus conocimientos) pasen sobre el episodio sin ofrecer su versión, tal vez porque ellos mismos no fueran capaces de aclararlo. La prudencia, en efecto, puede ser lo más correcto, reconociendo que se trata de cuestión acerca de la que no se deberían formular afirmaciones rotundas.

Desde luego, los críticos con Cleopatra utilizan como prueba el hecho de que Marco Antonio, al verla escapar, pidiera un ágil trirreme y, abordándolo, marchara en pos de su esposa. Plutarco incluso comenta a propósito del romano: «Arrastrado por unos sentimientos que no eran ni los de un capitán ni los de un valiente, se olvidó de todo lo demás, traicionando y abandonando a aquellos que luchaban y morían por su causa». Se trata de un juicio de intenciones ciertamente atrevido, y su autor tendría razones para dejarlo por escrito. Marco Antonio no escapó solo; tras él corrió, con su ágil trirreme, un comandante espartano del bando de Octavio, Euricles. Viendo los pabellones del romano, el *Antonia* se colocó al pairo para esperarle. Antonio, derrotado y avergonzado por su deserción, no habría sido capaz de afrontar cara a cara a Cleopatra, yéndose a la proa para rumiar su desgracia. Entonces los alcanzó Euricles, inquiriéndole Antonio:

—¿Quién persigue a Marco Antonio?

—Soy Euricles, hijo de Lachares, a quien la fortuna del César capacita para vengar la muerte de su padre.

Final de la batalla de Actium con los grandes *acorazados* de Publícola que aceptaron el combate hasta el final incendiados y cercados por los quinquerremes octavianos. El combate duró todo el día y estos grandes barcos, abandonados por Marco Antonio y sin causa que defender, lucharon sólo por su honor durante largas horas.

Acto seguido acometió al escurridizo *Antonia*, maniobra difícil. El trirreme de Euricles fue a dar contra otro barco egipcio, al que acabaría echando a pique tras hacerse con la impedimenta de Antonio, pero sin satisfacer su venganza. Es cierto que todos estos sucesos pueden hablar de un Marco Antonio desertando para igualar la defección de Cleopatra, pero no lo es menos que la reina de Egipto le esperó, al pairo, corriendo gravísimo peligro de ser atrapada con su tesoro, lo que

actúa a favor de los que piensan que estaba ejecutando un plan perfectamente trazado.

En realidad, sin pretender enmendar la plana ni a unos ni a otros, puede que entre todos se haya escrito un guion que se aproxime a la verdad. El contemplar la batalla de Actium como dos luchas o conflictos separados permite comprender mejor lo que estamos diciendo. El plan de huida, en efecto, estaba trazado de principio a fin, pero Marco Antonio deseaba agotar la posibilidad de vencer en Actium-1, lo que pudo percibir como posible tras ver los trirremes y quinquerremes de Agripa fracasando contra los altos bordos de sus buques. Lo que debió contrariarle en grado sumo, llevándole al paroxismo de hacer un disparate como el que hizo, no fue que Cleopatra escapara presa del pánico, sino que lo hiciera sin darle oportunidad de vencer con sus bravos en Actium-1, cuando la batalla naval ortodoxa aún no estaba decantada.

Muy probablemente se trató de una decisión forzada por los pilotos y comandantes fenicios y egipcios de Cleopatra, que, al ver entablarse el viento y abrirse hueco en la flota romana, debieron decirle a la reina algo así como «ahora o nunca». Tenían razón. Cleopatra no podía jugarse su tesoro al hecho puntual y de fortuna de que Antonio se impusiera a sus enemigos o fuera derrotado. Así pues, tomó la decisión correcta, venciendo en Actium-2 aun a sabiendas, muy probablemente, de que la posteridad no la perdonaría; tampoco su amado marido, al que estuvo dispuesta a esperar cuando se dio cuenta de que navegaba tras ella. Es curioso que, aunque esta versión no tenga garantía de ser fidedigna, concilia a la perfección todas las demás, demostrando que no tienen por qué ser contradictorias. Pero la historia no puede escribirse sintetizando versiones y reorientando puntos de vista; hacen falta pruebas, y de esto, por desgracia, andamos muy escasos.

Tal como era de prever, la deserción de Marco Antonio, vista por toda la flota, señaló el principio del fin. Numerosos buques de este bando optaron por deshacerse de catapultas, saetas y castilletes, tirándolos por la borda e izando velas para escapar a toda vela como había hecho Cleopatra. Otros, pertenecientes sobre todo a la izquierda de Sosio y al centro, renunciaron a tan estéril sacrificio, deponiendo las armas y rindiéndose a los buques enemigos. Pero hubo un grupo, los grandes buques de Publícola y otros que habían combatido con ventaja que, a pesar del abandono por parte de Marco Antonio, siguieron luchando hasta el final. Agripa y los suyos, sin saber ya cómo hincar el diente a tan bravos e inasequibles adversarios –que no necesitaban jefe ni causa para seguir matando romanos–, decidieron prenderles fuego lanzando a estos *acorazados* de madera proyectiles incendiarios y flechas con antorchas. El ataque con fuego resultó eficaz: los grandes aparejos y velas de los buques de Antonio prendieron con facilidad y las llamas se propagaron por todo el barco con la brisa en aumento. Los contingentes de legionarios se veían así obligados a abandonar las armas, quitarse las armaduras y dejar a un lado los escudos para pasar a combatir las llamas; entonces, caían a racimos bajo las lluvias de flechas de los barcos de Agripa, que les rodeaban.

Llamado Turino de joven, luego Octavio por su familia, finalmente Augusto César tras proclamarse emperador, Octavio fue máximo beneficiario de la victoria de Actium. Pésimo general de tierra y mar, resultó excelente, astuto y artero como político y administrador del extenso imperio, aniquilando a su rival Marco Antonio.

A pesar de todo, el combate no decayó hasta el atardecer, y, llegada la noche, la bocana del golfo de Artá era un piélago iluminado por centenares de grandes quinquerremes, sextirremes y octirremes incendiados. Algunos, con las llamas fuera de control, eran despedazados por sus propios hombres o intentaban estrellarse,

como brulotes suicidas, contra los barcos octavianos. Miles de remeros perecieron abrasados en el interior de los *acorazados* de Marco Antonio y Cleopatra. Sólo entonces pudieron Octavio y Agripa sentirse seguros de la victoria. Los cronistas dan cifras de ciento treinta barcos capturados o entregados y cuarenta más hundidos en llamas en espantosas catástrofes, con lo que sólo sobrevivieron los sesenta que se dieron a la fuga con Marco Antonio y Cleopatra. Se calculan los muertos en algo más de cinco mil en el bando perdedor, pero de la parte octaviana no existen cifras.

Cleopatra repostó sus naves en su nueva base del cabo Matapán y siguió luego hasta Alejandría con el tesoro. La reina aún debía estar eufórica porque entró en el puerto de Alejandría con las naves «engalanadas como si hubiera conseguido una victoria». Lo había hecho, pero pronto comprobaría que mientras la conseguida por Octavio en Actium-1 era de sólidos cimientos y largo alcance por el prestigio que otorgaba a su poseedor, la suya salvando lo material era efímera y, más que apuntalarla, la desacreditaba. Tal vez Cleopatra pudo haber explotado la victoria en Actium-2 si Marco Antonio, trabajando codo a codo con ella y reuniendo rápidamente sus legiones, hubiera preparado un plan de defensa en profundidad de Egipto coherente y lleno de desgaste y dificultades para Octavio, financiado con el tesoro. Pero, por desgracia para la reina, su marido era ya tan sólo un juguete roto, sumido en la depresión, sin honor ni apenas amigos salvo los incondicionales e incapaz de afrontar la situación ahogado como estaba por la melancolía. Sin brazo del que ayudarse, las incansables iniciativas de Cleopatra, auténtica superviviente, terminaron en nada. Fraguó, en efecto, escapar a Hispania, proyecto rápidamente desechado a favor del traslado de varios grandes buques al mar Rojo con los que huir hacia la India. Pero cuando ya estaban en sus orillas, el ataque de un jefe tribal los condenó a todos a las llamas. Sólo quedaba, para la reina de Egipto, una lúcida y heroica defensa al frente de su pueblo. Pero para semejante empresa, Cleopatra simplemente demostró no estar a la altura, entregándose a lo que el destino quisiera traer, como su marido.

El destino sólo podía traer a Octavio, ya proclamado Augusto, el 'consagrado', que seguía soñando con el tesoro de Cleopatra e incorporar Egipto a la metrópoli como granero inagotable, verdadera joya de la corona. Sin embargo, se tomó su tiempo. Nada más vencer en Actium navegó hasta Samos, pero cuando estaba allí, se le amotinaron los legionarios en Brindisi y Octavio hubo de regresar precipitadamente, tanto que le atraparon dos temporales, en uno de los cuales estuvo a punto de perecer al sufrir el barco en que navegaba la rotura del timón. Cómo hubiera cambiado la historia con este incidente de mar es algo impensable. El caso es que Octavio llegó a Brindisi, calmó a sus veteranos y emprendió con ellos largo viaje por tierra atravesando Tracia y Siria, donde embarcó para llegar a Alejandría en verano del año 30 a. C., cuando no había transcurrido ni un año desde Actium.

Marco Antonio tuvo una débil reacción al frente de sus leales, pero su ataque terminó en agua de borrajas y casi todos le abandonaron. Quiso entonces hablar de paz con Augusto, pero este le obligó a matarse, según Suetonio. Quedaba Cleopatra, a la que Octavio pretendió atrapar viva para llevarla como trofeo a Roma. Pero la egipcia no se dejó capturar. Según algunos autores, trató de engatusar a Octavio y, tras comprobar que se enfrentaba a un sólido témpano de hielo, sin pasiones terrenales como César o Antonio, decidió quitarse la vida por medio de la mordedura de un áspid. Octavio trató de salvarla haciendo que unos *psilos*, invulnerables al veneno, chuparan de la herida. Pero fue inútil y Cleopatra pereció.

Octavio no tuvo inconveniente en conceder al matrimonio su último deseo, reposar juntos en su mausoleo, ni tampoco en asesinar cruelmente tanto a Antonio, hijo del primer matrimonio de Marco Antonio con Fulvia (es decir, un joven romano), como a Cesarión, hijo de Julio César y Cleopatra que, al parecer, empezaba ya a enredar en asuntos de poder. Luego se dirigió a la tumba de Alejandro Magno e hizo que le sacaran el cadáver, que observó en silencio e hizo cubrir de flores. Cuando le ofrecieron enseñarle también a los Ptolomeos, lo rechazó, alegando que había venido «a ver un rey, no muertos». En definitiva, para él los reyes de Egipto no eran ya sino simples fiambres. El linaje de Cleopatra, sin embargo, subsistiría unos años a través de Cleopatra Selene, su hija, que Octavio, incorregible casamentero, endosó a Juba II de Numidia, enlace del que nació Ptolomeo el Mauritano. Adivinen quién acabó con este descendiente de la reina de Egipto: el nieto de Agripa, Cayo Calígula, emperador.

La batalla de Actium y este trabajo finalizan aquí. Con la extensión de la *Pax Romana* al resto del imperio, no hubo más batallas navales hasta muchos siglos después, y, como consecuencia, la construcción naval y los modelos de embarcaciones de combate apenas evolucionaron en siete u ocho siglos. Daba comienzo, eso sí, una nueva era, en la que el mundo conocido, dominado por un imperio muy poco afín a la mar, se olvidó por completo de las atrevidas expediciones patrocinadas por los fenicios y egipcios. Como nos recuerda Fuller, la batalla de Actium resultó decisiva para la humanidad, puesto que si Marco Antonio y Cleopatra hubieran vencido –imponiendo al mundo una bicefalia inevitable y una brecha permanente entre Oriente y Occidente–, el centro cultural del mundo se habría

trasladado de Roma a Alejandría y las invasiones bárbaras, que hubieran destruido sólo el imperio occidental, no habrían resultado tan cruciales para sumir a la humanidad en la prolongada y oscura Edad Media. Pero en el fondo todo esto no son más que elucubraciones de historia-ficción. Lo cierto es que para el mundo naval comenzaba una larga travesía del desierto de varias generaciones. Y ya se sabe que en semejantes lugares el agua sólo se utiliza para beber.

Bibliografía y fuentes

ALSAR, Vital. ¿Por qué imposible? Las balsas. Barcelona: Editorial Pomaire, 1978.

ANÓNIMO. Sagrada Biblia. La Editorial Católica, 1973.

ASIMOV, Isaac. Historia de los egipcios. Madrid: Ediciones del Prado, 1993.

DE LA SIERRA, Luis. La guerra naval en el Atlántico. Barcelona: Editorial Juventud, 1974.

DURRELL, Lawrence. Las islas griegas. Barcelona: Ediciones Folio, 2004.

FERNÁNDEZ, F. J.; GARCÍA, M. V.; MELERO, A. y TSIOLIS, V. *Grecia Clásica. Historia de la Humanidad*. Madrid: Arlanza Ediciones, 2000.

FIELDS, Nick. Termópilas. *La leyenda de los 300*. Madrid: RBA Editores, 2011.

FULLER, J. F. C. *Batallas decisivas del mundo occidental*. Madrid: Ediciones Ejército, 1985.

GASKILL, Gordon. Los asombrosos «yates» de Calígula. Pleasantville, Nueva York: Selecciones del Reader's Digest, febrero de 1977.

GONZÁLEZ, C.; MARTÍNEZ, J. y MONTERO, S. *Persas e hititas. Historia de la humanidad*. Madrid: Arlanza Ediciones, 2000.

GRANGE BOOKS. The gatefold book of the world's great warships. *Roman Trirreme*. London: Brown Books; Novara: De Agostini; Torino: Orbis Publishing, 1994.

HEARDER, Harry y WALEY, Daniel Philip. Breve historia de Italia. Madrid: Editorial Espasa Calpe, 1966.

HEIKELL, Rod. Greek waters pilot. Cambridgeshire, Inglaterra: Imray Laurie Norie y Wilson, 1998.

HESSELBERG, Erik. «Kon-tiki» y yo. Barcelona: Editorial Juventud, 1984.

HEYERDAHL, Thor. La expedición de la «Kon-tiki». Barcelona: Editorial Juventud, 1971.

—, *Las expediciones «Ra»*. Barcelona: Editorial Juventud, 1972.

—, *La expedición «Tigris»*. Barcelona: Editorial Juventud, 1981.

JONES, Tristan. El increíble viaje. *La odisea de un insólito navegante*. Barcelona: Editorial Juventud, 1999.

LARA PEINADO, Federico. La civilización sumeria. Madrid: Historia 16, Información e Historia S. L., 1999.

LLEGUET COLOMER, Márius. Técnica y arqueología submarinas. Barcelona: Editorial Planeta, 1976.

MARTÍNEZ-HIDALGO, José María. Del remo a la vela. Barcelona: Editorial Juventud, 1980.

MASSIE, Allan. Marco Antonio, el triunviro. Barcelona: RBA Editores, 2000.

MASSIMO MANFREDI, Valerio. Aléxandros, los conquistadores. Barcelona: Grijalbo Mondadori, 1999.

MAZEL, Jean. El secreto de los fenicios. Barcelona: Editorial Bruguera, 1976.

MONTANELLI, Indro. Historia de Roma. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1969.

—, *Historia de los griegos*. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1995.

MOURE ROMANILLO, Alfonso y SANTOS YANGUAS, Juan. Historia de España. *Prehistoria y primeras civilizaciones*. Madrid: Espasa Calpe, 1999.

NOAH KRAMER, Samuel. La historia empieza en Sumer. Barcelona: Ediciones Orbis, 1985.

NIEVES, José. «Los señores del mar». En: *Dominical Diario ABC*, 1995.

PICAZO, M.; FERNÁNDEZ, F. J.; MELERO, A. y TSIOLIS, V. *El nacimiento de Grecia. Historia de la humanidad*. Madrid: Arlanza Ediciones, 2000.

PONTI, Valery. Historia de las comunicaciones. *Transportes marítimos*. Pamplona: Salvat Editores, 1965.

ROLDÁN, J. M. y SANTOS YANGUAS, Juan. *Historia de España. España romana*. Madrid: Espasa Calpe, 1999.

ROLDÁN, J. M.; GONZÁLEZ, Cristóbal y BENDALA, Manuel. *Roma republicana. Historia de la humanidad*. Madrid: Arlanza Ediciones, 2000.

SEVERIN, Tim. El viaje del «Brendan». Barcelona: Editorial Pomaire, 1980.

—, *El viaje de Simbad*. Barcelona: Ediciones del Bronce, 2000.

SUETONIO, Cayo. Los doce césares. Madrid: Sarpe Editores, 1985.

TAILLIEZ, Philippe. Nuevas exploraciones submarinas. Barcelona: Editorial Juventud, 1974.

THUBRON, Colin. Los antiguos marinos. Barcelona: Ediciones Folio, 1995.

VÁZQUEZ, Ana María. Antiguo Egipto. *Historia de la humanidad*. Madrid: Arlanza Ediciones, 2000.

WAGNER, Carlos G. Fenicios. *Historia de la humanidad*. Madrid: Arlanza Ediciones, 2000.

WARNER, Rex. César imperial. Barcelona: Editorial Planeta, 1998.

WILLIS, William. Solo en mi balsa. Barcelona: Editorial Juventud, 1976.

Service Hidrographique et Océanographique de la Marine. *Carte de la Mer Ionienne*. París: septiembre 1972, edición n.º 6 (publicada en 1879 con modificaciones en 1953 y 1970).

nowtilus
www.nowtilus.com

BREVE HISTORIA de las...

BATALLAS NAVALES DE LA ANTIGÜEDAD

Víctor San Juan

Acérquese a las batallas navales más importantes de la Antigüedad, desde las protagonizadas por remotas civilizaciones como Sumer o Babilonia hasta Salamina en la historia de Grecia o la clásica batalla de Actium.

Con *Breve historia de las batallas navales de la Antigüedad,* descubrirá que ya había enfrentamientos navales antes de los romanos, pues apenas se conoce que Sumer o Babilonia montaron primitivas operaciones marítimas, que Egipto libró la primera batalla naval conocida en 1109 a. C., que los etruscos, los fenicios y los griegos lucharon por las islas de Sicilia, Córcega y Cerdeña o que, después de Salamina, los victoriosos atenienses conocerían el desastre en cuatro porfiadas batallas navales en torno a Siracusa frente a la Liga del Peloponeso espartana.

De la mano de su autor, Víctor San Juan, especialista en temas náuticos, que une conocimiento histórico, conocimiento técnico y experiencia práctica, descubrirá todas las claves, el desarrollo y los personajes que ocuparon un lugar destacado. Una obra que con un estilo riguroso y ameno le mostrará los conflictos navales más importantes de la Antigüedad.

BREVE HISTORIA
www.BreveHistoria.com

Visite la web y descargue los fragmentos gratuitos de los libros, participe en los foros de debate temático y mucho más.

Hágase amigo de Breve Historia en Facebook